auto sport 2021年4月23日号（隔週金曜日発売）2021年4月9日発売　第58巻第7号　通巻1550号
No.1550

オートスポーツ 2021 4/23号

# auto sport

drive on the edge




# FORMULA 1

［2021年メカニズムトレンド］
## 正解はハイレーキ

［チームメイト対決］角田裕毅×ピエール・ガスリー 徹底比較

［レーダーチャート分析］全10チーム パフォーマンス検証




SUPER FORMULA

## 山本尚貴 ― 移籍を決意した王者の貪欲

## 石浦宏明 ― ［フォーミュラ引退］引き際の美学

SUPER GT　公式テスト富士「仕込み完了」／GT300前年王者 藤波清斗 インタビュー

NASCAR　ブリストル“ダート戦”これがアメリカの意地。

SAN-EI
CORPORATION




2021 Round 1

F1

FIA Formula One World Championship

# BAHRAIN GP

# 死闘の幕開け

## 優勝争いから中団の覇権闘争まで。近年稀に見る大混戦のシーズンに




## Excitement

3月28日、中東バーレーンでF1が開幕
そこではトップの2チームがしのぎを削ったほか
中団の覇権争いも昨年以上に白熱
今季はここ数年のあいだでは見られなかった
激烈な戦いが随所で展開されるだろう——
テストでの予感が、確信となったレースだった

Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）
LAT／XPB／Redbull




# 今回は勝ちを譲ってやった
# 次はないぞ――

**●王者に見せつけた**
**そのポテンシャルと余裕**

レッドブルのマックス・フェルスタッペンは予選2番手の王者ルイス・ハミルトンにコンマ4秒近い大差をつけてポールポジションを獲得。今季のレッドブル・ホンダのポテンシャルを見せつけた。予選後にはこの日（3月27日）が50歳の誕生日を迎えたデビッド・クルサードの顔にケーキを見舞うなど上機嫌だった。




RedBull

●最終的には2位に甘んじるも
現役王者を苦しめ続けた

トップをハミルトンに奪われたフェルスタッペンだったが、最終スティントでのペースはライバルを上回る。53周目のターン4で一度パスしたものの、追い抜き時に四輪脱輪したとしてポジションを譲ることを余儀なくされた。その後もう一度抜く力はなく、2位に甘んじたが、現役王者陣営を最後の最後まで苦しめ続けた。

●滑り出しは上々も
戦略の差でトップの座を奪われる

フェルスタッペンはポールポジションから好スタートを決め、ホールショットを奪う。その後も2番手ルイス・ハミルトンとの差を1秒以上に保ちレースを引っ張ったが、13周目の終わりにハミルトンが最初のピットストップを行なった一方、フェルスタッペンはステイアウトを選択したことで、トップの座をハミルトンに譲ることになった。



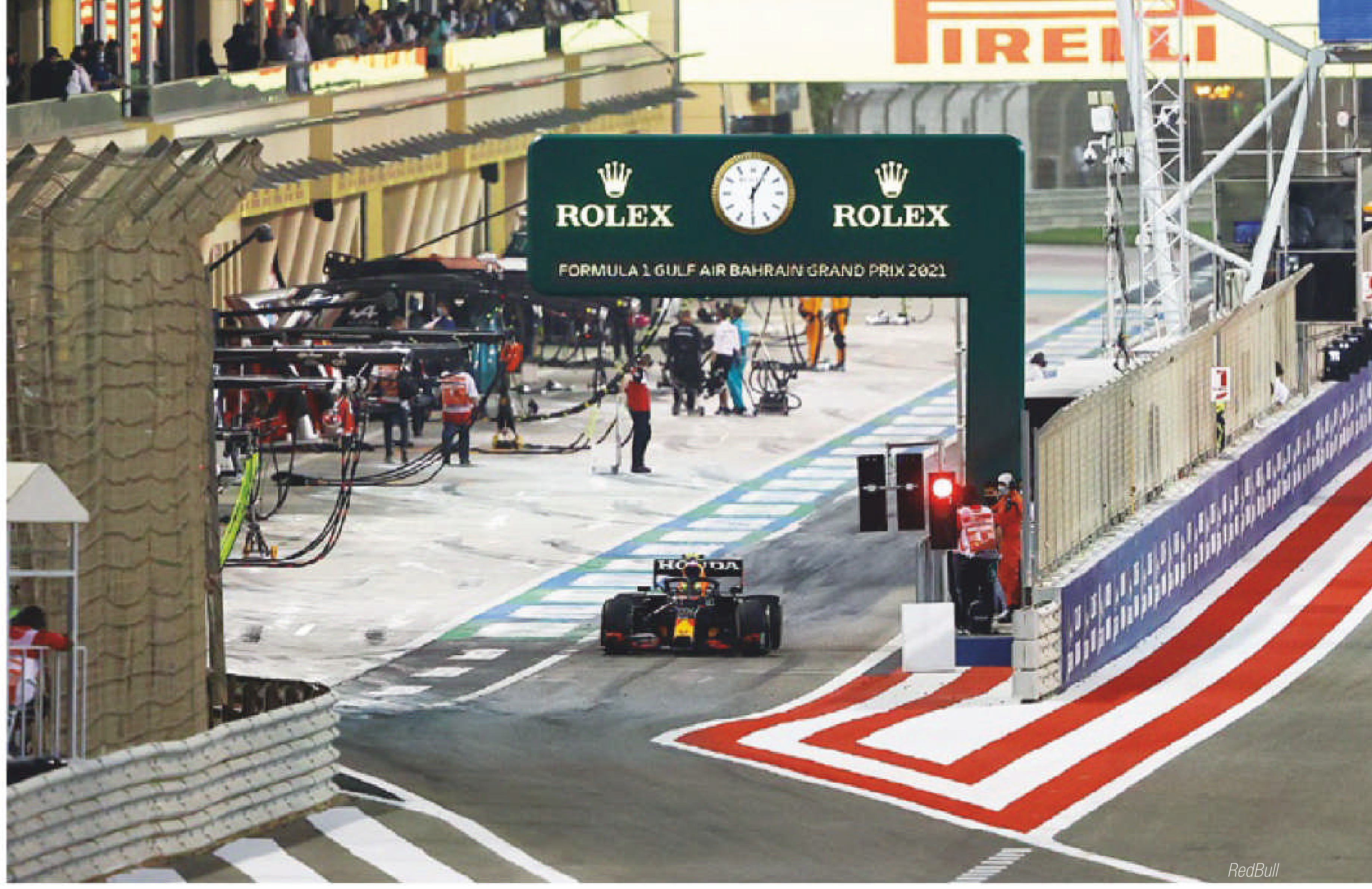
LAT




XPB



A.Sakurai




RedBull

**●ペレス、レッドブルでの初戦で驚異のカムバックを見せる**

レッドブルに加入したセルジオ・ペレスは予選11番手と痛恨のQ2ノックアウト。決勝ではフォーメーションラップ中にマシンがシャットダウンし、ピットレーンスタートとなったが、驚異のカムバックで５位入賞を果たした。

LAT



**●ハースの新人コンビともにホロ苦F1デビュー**

ハースのニキータ・マゼピンとミック・シューマッハーがバーレーンでグランプリデビュー。マゼピンは１周目の単独クラッシュによりリタイアし、シューマッハーも序盤にスピンするなど、両名ともほろ苦い初戦となった。

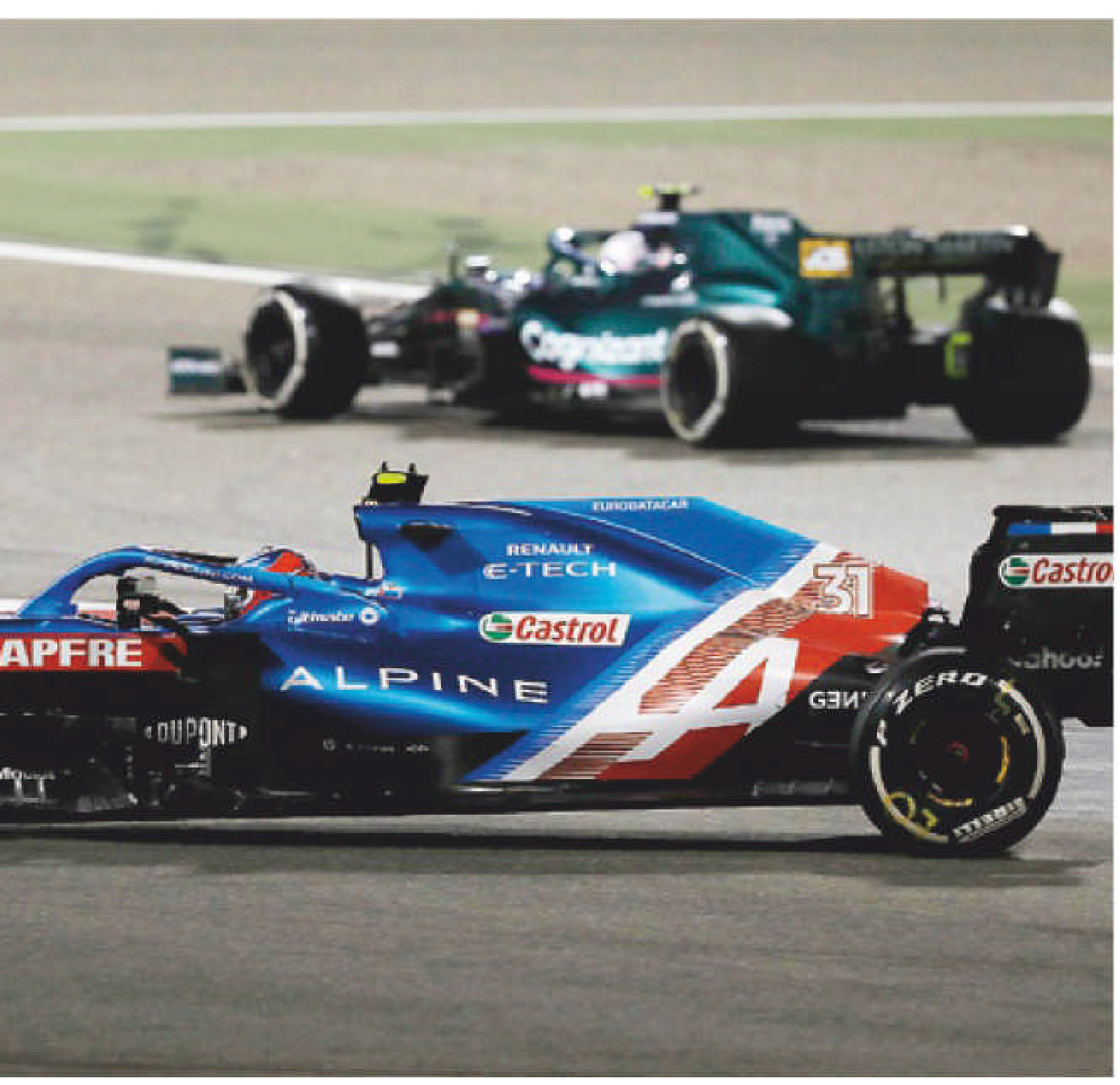
# 死闘の幕開け F1
2021 Round 1
BAHRAIN GP

**●開幕前から低空飛行が続く4度の世界王者ベッテル**

過去に４度選手権を制したセバスチャン・ベッテルは今季アストンマーティンに加入。しかし開幕前のテストから低空飛行が続き、決勝ではアルピーヌのエステバン・オコンに追突するなど散々な週末を過ごした。

**●ガスリーは5番手スタートも接触で上位進出の機会を逸す**

アルファタウリのピエール・ガスリーは予選で会心のアタックを見せ、５番グリッドを獲得。決勝でも好結果が期待されたが、マゼピンの事故によるセーフティカーが解除された４周目に他車と接触。結局無得点に終わった。







XPB



**●元世界王者も次々攻略**
**角田裕毅がデビュー戦で初得点**

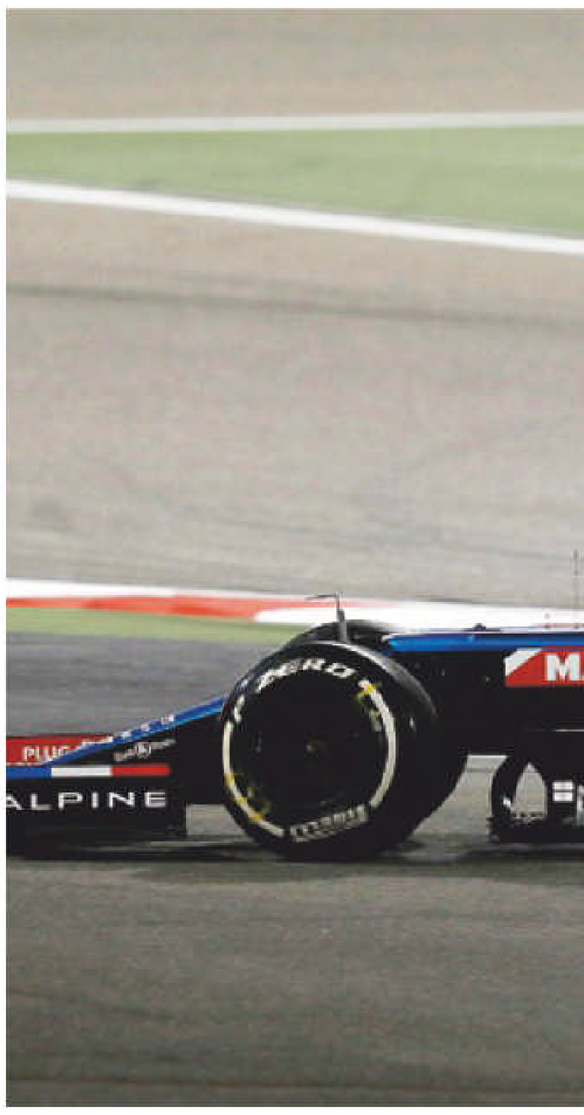
ホンダとレッドブルが支援してきた角田裕毅がついにF1デビュー。予選ではQ1を２番手タイムで通過するも、ミディアムを履いたQ2では好タイムを記録できずノックアウト、13番手に終わった。決勝ではスタート直後に順位を落とすも、アストンマーティンのベッテルや今季アルピーヌからF1復帰を果たしたフェルナンド・アロンソなどを次々にオーバーテイク。日本人ドライバーとしては初めて、デビュー戦でポイント獲得を果たした。

## 中団グループの争いも今年はより白熱へ――



**●期待はずれの緑と復調の赤**
**対照的な中団勢の開幕戦**

昨季好調だったことから、今季も高い競争力を発揮するという予想もあったアストンマーティンだが、バーレーンでは入賞がやっと。それとは対照的にフェラーリが見ごとな復調を見せた。今季の中団争いはより混戦となるか。



LAT



LAT




RedBull

[Analysis1] 2021 Season

# Yuki Tsunoda × Pierre Gasly
# RIVALRY

## 一番身近で手強いライバルに 角田はどう挑み、近づいたのか

GAS
ピエール・ガスリー

1
2
1
4
199
65
2017 Rd.15 Malaysia GP
1996/2/7



角田＆ガスリー徹底比較

# 負けられない

ルーキーであろうとベテランであろうと
シングルシーターにおけるチームメイトは
もっとも身近であり、一番負けてはいけない相手だ
バーレーンでF1デビューを果たした角田は
経験に勝る〝ライバル〟に対抗できたのか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT／RedBull

**Q1 最速ラップ 各セクタータイムと差**

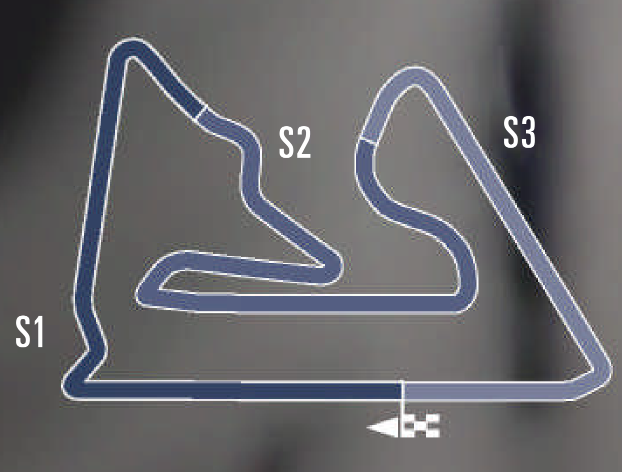
| | TSU | GAS | Gap |
|---|---|---|---|
| S1 | 28"857 | 28"916 | -0"059 |
| S2 | 39"030 | 39"153 | -0"123 |
| S3 | 22"720 | 22"779 | -0"059 |
| Total | 1'30"607 | 1'30"848 | -0"241 |

**Q2 最速ラップ 各セクタータイムと差**

| | TSU | GAS | Gap |
|---|---|---|---|
| S1 | 28"990 | 28"811 | +0"179 |
| S2 | 39"371 | 39"049 | +0"322 |
| S3 | 22"842 | 22"653 | +0"189 |
| Total | 1'31"203 | 1'30"513 | +0"690 |

左に角田とガスリーのQ1とQ2での最速ラップのセクタータイムをまとめた。角田はソフトを履いたQ1ではすべてのセクターでガスリーを上回ったが、ミディアムを選択したQ2では逆に全セクターで負けている。とくにインフィールド区間のセクター２での遅れが大きいことから、タイヤの性能を引き出しきれなかったことがうかがえる。

Bahrain International Circuit




| | TSU 角田裕毅 |
|---|---|
| Win | 0 |
| Podiums | 0 |
| Highest race finish | 9 |
| Highest grid position | 13 |
| Points | 2 |
| Grands Prix entered | 1 |
| Grand Prix Debuted | 2021 Rd.1 Bahrain GP |
| Date of birth | 2000/5/11 |




LAT

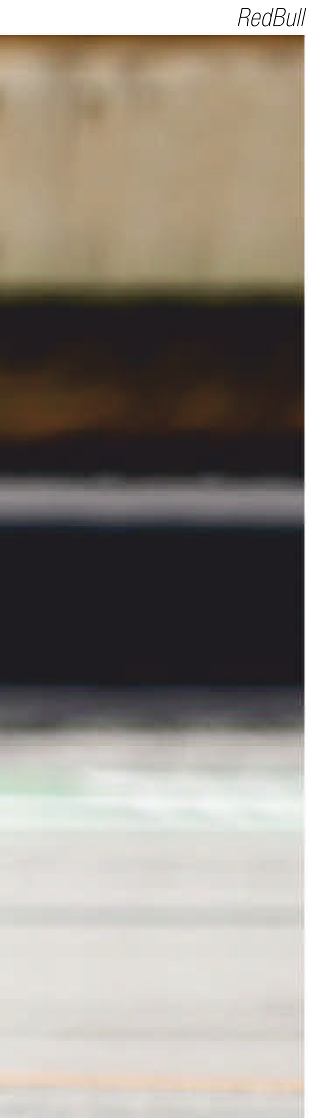
デビュー戦となる開幕バーレーンGPを、ルーキー角田裕毅はいかに戦ったのか。速さと巧さを兼ね備えたチームメイト、そして同じマシンを駆る直接のライバルでもあるピエール・ガスリーとの全セッションのラップタイムを比較し、徹底検証する。

グランプリ本番初走行となる初日のFP1。角田裕毅は21周を周回し、1分33秒329で14番手だった。このセッション最速だったマックス・フェルスタッペンからは1・935秒落ち。1分32秒195で総合7番手だったピエール・ガスリーからも、1・134秒の大差をつけられた。FP1は気温が34℃まで上昇するなど炎天下で行なわれた。路面温度も47℃に達し、日没から始まる予選、レースとはコンディションが違いすぎ、FP1での速さには大きな意味はない。とはいえ、ガスリーが3区間すべてでタイムを更新して自己ベストを出したのに対し、角田はセクター3で大きくタイムロスしていた。これは最終区間までソフトタイヤを保たせることができなかった可能性が高いことと、区間タイムのまとめ方はガスリーが優っていたことを意味する。ちなみに角田は区間ベストをつなげると1分32秒939で、順位は11番手まで上がる。それでもガスリーからはコンマ7秒落ちで、その差は依然として大きかった。

だが夕刻に始まったFP2で、角田は早くもルーキーらしからぬ速さを披露した。開始から21分が過ぎたところにソフトのニュータイヤを履くと、その時点で総合2番手となる1分31秒294のタイムを叩き出したのだ。ほぼ同じタイミング、同じタイヤでコースインしたガスリーは1分31秒483。経験も実績も申し分ないチームメイトを、一発の速さでいきなりしのいだ。その後はガスリーが中古ソフト、角田は中古ミディアムに分かれて、レース本番

## Practice

| | TSU | GAS |
|---|---|---|
| 1st Practice | 1'33"329/14th (on Lap 15) | 1'32"195/7th (on Lap 16) |
| 2nd Practice | 1'31"294/7th (on Lap 8) | 1'31"483/9th (on Lap 8) |
| 3rd Practice | 1'32"709/13th (on Lap 11) | 1'31"583/3rd (on Lap 9) |



RedBull

## TSU

### 1st Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1(P) | 14:32:31 | S |
| 2 | 11'16"455 | S |
| 3 | 1'34"300 | S |
| 4 | 2'20"303 | S |
| 5 | 2'13"173 | S |
| 6 | 2'00"041 | S |
| 7 | 1'33"863 | S |
| 8 | 2'17"262 | S |
| 9 | 2'14"716 | S |
| 10 | 1'33"400 | S |
| 11(P) | 1'57"191 | S |
| 12 | 9'54"149 | S |
| 13 | 1'49"183 | S |
| 14 | 2'17"548 | S |
| 15 | 1'33"329 | S |
| 16(P) | 2'04"833 | S |
| 17 | 5'54"438 | S |
| 18 | 1'36"931 | S |
| 19 | 1'38"490 | S |
| 20 | 1'40"220 | S |
| 21(P) | 2'03"029 | S |

### 2nd Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 18:02:48 | M |
| 2 | 1'32"397 | M |
| 3 | 2'13"093 | M |
| 4 | 2'06"730 | M |
| 5 | ~~1'32"044~~ | M |
| 6(P) | 1'58"897 | M |
| 7 | 9'00"177 | S |
| 8 | 1'31"294 | S |
| 9 | 2'21"076 | S |
| 10 | 2'06"001 | S |
| 11 | 1'32"016 | S |
| 12(P) | 2'07"226 | S |
| 13(P) | 7'50"996 | M |
| 14 | 2'16"345 | M |
| 15 | 1'36"889 | M |
| 16 | 1'37"588 | M |
| 17 | 1'38"224 | M |
| 18 | 1'38"280 | M |
| 19 | 1'39"298 | M |
| 20 | 1'38"703 | M |
| 21 | 1'39"261 | M |
| 22 | 1'37"902 | M |
| 23(P) | 2'00"166 | M |

### 3rd Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1(P) | 15:02:42 | S |
| 2 | 25'15"502 | S |
| 3 | 1'35"348 | S |
| 4 | 2'22"261 | S |
| 5 | 2'23"289 | S |
| 6 | 1'33"482 | S |
| 7(P) | 2'13"716 | S |
| 8(P) | 2'32"950 | S |
| 9 | 9'23"508 | S |
| 10 | 2'14"850 | S |
| 11 | 1'32"709 | S |
| 12 | 2'27"771 | S |
| 13 | 2'21"076 | S |
| 14 | ~~1'32"677~~ | S |
| 15(P) | 2'12"173 | S |

## GAS

### 1st Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 14:36:37 | S |
| 2 | 1'33"501 | S |
| 3 | 2'44"775 | S |
| 4 | 2'18"316 | S |
| 5 | 1'33"288 | S |
| 6 | 2'33"182 | S |
| 7 | 2'16"889 | S |
| 8 | 1'33"486 | S |
| 9(P) | 2'01"218 | S |
| 10 | 4'40"805 | S |
| 11 | 1'36"991 | S |
| 12 | 1'37"666 | S |
| 13 | 1'37"706 | S |
| 14(P) | 1'39"830 | S |
| 15 | 9'30"091 | S |
| 16 | 1'32"195 | S |
| 17(P) | 2'11"593 | S |
| 18 | 4'54"311 | S |
| 19 | 1'35"975 | S |
| 20 | 1'36"543 | S |
| 21 | 1'36"935 | S |
| 22(P) | 1'40"991 | S |
| 23(P) | 2'17"978 | S |

### 2nd Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 18:03:24 | M |
| 2 | 1'32"088 | M |
| 3 | 2'27"121 | M |
| 4 | 2'02"875 | M |
| 5 | 1'32"355 | M |
| 6(P) | 2'00"087 | M |
| 7 | 7'58"598 | S |
| 8 | 1'31"483 | S |
| 9 | 2'32"486 | S |
| 10 | 2'13"776 | S |
| 11 | 1'32"113 | S |
| 12(P) | 2'03"638 | S |
| 13 | 7'54"137 | S |
| 14 | 1'37"170 | S |
| 15 | 1'37"494 | S |
| 16 | 1'38"572 | S |
| 17 | 1'38"647 | S |
| 18 | 1'38"635 | S |
| 19 | 1'43"740 | S |
| 20 | 1'38"595 | S |
| 21 | 1'39"139 | S |
| 22(P) | 1'41"860 | S |
| 23 | 1'58"721 | M |
| 24 | 1'37"419 | M |
| 25 | 1'36"861 | M |
| 26 | 1'38"254 | M |
| 27(P) | 1'40"242 | M |

### 3rd Practice Session

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 15:27:36 | S |
| 2 | 1'32"739 | S |
| 3 | 2'44"044 | S |
| 4 | 2'31"309 | S |
| 5 | 1'32"321 | S |
| 6(P) | 1'45"666 | S |
| 7(P) | 2'15"720 | S |
| 8 | 10'18"672 | S |
| 9 | 1'31"583 | S |
| 10 | 2'47"515 | S |
| 11 | 2'28"242 | S |
| 12 | 1'32"072 | S |
| 13(P) | 1'56"274 | S |



[Analysis1] 2021 Season
Yuki Tsunoda × Pierre Gasly
RIVALRY

## Qualifying

| | TSU | GAS |
|---|---|---|
| Q1 | 1'30"607 on Lap 2 /2nd | 1'30"848 on Lap 2 /6th |
| Q2 | 1'31"203 on Lap 8 /13th | 1'30"513 on Lap 8 /8th |
| Q3 | No Time | 1'29"809 on Lap 14 /5th |

TSU

Qualifying

| | Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|---|
| Q1 | 1 | 18:09:19 | S |
| | 2 | 1'30"607 | S |
| | 3(P) | 2'11"776 | S |
| Q2 | 4 | 17'32"130 | M |
| | 5 | 1'31"327 | M |
| | 6(P) | 1'52"561 | M |
| | 7 | 4'08"698 | M |
| | 8 | 1'31"203 | M |
| | 9(P) | 1'59"009 | M |

GAS

Qualifying

| | Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|---|
| Q1 | 1 | 18:09:13 | S |
| | 2 | 1'30"848 | S |
| | 3(P) | 1'54"941 | S |
| Q2 | 4 | 17'49"992 | M |
| | 5 | 1'31"143 | M |
| | 6(P) | 1'54"245 | M |
| | 7 | 3'59"409 | M |
| | 8 | 1'30"513 | M |
| | 9(P) | 2'01"319 | M |
| Q3 | 10 | 9'18"277 | S |
| | 11 | 1'30"014 | S |
| | 12(P) | 1'49"035 | S |
| | 13 | 4'59"188 | S |
| | 14 | 1'29"809 | S |

を見据えたロングランに専念した。1分36秒台後半から入ってすぐに1分38秒台、8周目には1分39秒261までペースを落としたものの、翌周には1分37秒902までタイムを戻した。このロングランでのタイヤマネジメントと一発の速さに、角田は確かな手応えを得たのだろう。「この時点では（レースでの目標を）全然高いところに置いていた」と、レース後に述懐している。具体的な数字は上げていなかったが、メルセデス、レッドブルの2強に次ぐ5位あたりの上位入賞を狙っていたと思われる。

予選直前のFP3はふたりとも、ソフトタイヤでの予選シミュレーションに専念した。このセッションでは終始ガスリーが角田を凌ぐタイムを出し続け、最終的に1分31秒583でフェルスタッペン、ルイス・ハミルトンに次ぐ3番手につけた。一方の角田は、ガスリーから1秒以上遅い1分32秒709で13番手にとどまった。同じタイヤでの二度目のアタックも、0・03秒のタイム更新が精一杯だった（ターン4をはみ出してタイム抹消）。「ストレートスピードが伸びてない」というエンジニアの指摘に「ターン10の立ち上がりでミスしたし、ターン11もうまくいかなかった」と、予選に向けてやや不安の残るやりとりをしていた。

### Q2で出た経験の差

しかし、それからわずか2時間後の予選Q1で、角田は世界中のF1ファンの度肝を抜く速さを見せた。

アルファタウリはまずガスリーが、1分30秒848で暫定3番手につけた。すると角田は直後に、ガスリーに0・241秒差をつける1分30秒607をマーク。Q1トップのフェルスタッペンから0・108秒落ち、ハミルトンを0・01秒凌いでの堂々の2番手タイムだった。

ガスリーとの区間タイムを比較すると、エンジン全開からのフルブレーキングがキモとなるセクター1で0・059秒、テクニカルなコーナーが連続し、ミスを犯しやすいセクター2で0・123、それ以前の区間でプッシュしすぎるとタイヤが簡単にオーバーヒートしてしまう最終セクター3で0・059秒と、安定してガスリーより速かったのが分かる。合計3回のフリー走行では、とくにセクター3で失速する傾向があった。その課題を予選までのわずかな時間できっちり対応してくる適応力には、舌を巻くしかない。区

## FP3からわずか2時間後、角田は予選で世界の度肝を抜いた






A.Sakurai

## Final Result

TSU
# 9th

GAS
# 17th
(DNF)




RedBull

### TSU Final Race

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 18:09'32 | M |
| 2 | 2'18"520 | M |
| 3 | 2'22"096 | M |
| 4 | 2'00"403 | M |
| 5 | 1'40"554 | M |
| 6 | 1'38"218 | M |
| 7 | 1'37"329 | M |
| 8 | 1'37"491 | M |
| 9 | 1'37"907 | M |
| 10 | 1'37"738 | M |
| 11 | 1'37"593 | M |
| 12 | 1'37"947 | M |
| 13 | 1'37"882 | M |
| 14 | 1'37"923 | M |
| 15 (P) | 1'40"580 | M |
| 16 | 1'57"127 | H |
| 17 | 1'36"147 | H |
| 18 | 1'36"149 | H |
| 19 | 1'35"979 | H |
| 20 | 1'38"319 | H |
| 21 | 1'37"210 | H |
| 22 | 1'36"558 | H |
| 23 | 1'37"306 | H |
| 24 | 1'36"154 | H |
| 25 | 1'36"824 | H |
| 26 | 1'36"195 | H |
| 27 | 1'36"657 | H |
| 28 | 1'36"870 | H |
| 29 | 1'36"844 | H |
| 30 | 1'36"705 | H |
| 31 | 1'36"663 | H |
| 32 | 1'36"654 | H |
| 33 (P) | 1'39"388 | H |
| 34 | 1'55"773 | H |
| 35 | 1'35"488 | H |
| 36 | 1'35"977 | H |
| 37 | 1'34"918 | H |
| 38 | 1'34"761 | H |
| 39 | 1'35"641 | H |
| 40 | 1'35"691 | H |
| 41 | 1'35"645 | H |
| 42 | 1'35"551 | H |
| 43 | 1'35"230 | H |
| 44 | 1'35"296 | H |
| 45 | 1'35"162 | H |
| 46 | 1'35"254 | H |
| 47 | 1'34"974 | H |
| 48 | 1'35"179 | H |
| 49 | 1'35"544 | H |
| 50 | 1'35"108 | H |
| 51 | 1'35"717 | H |
| 52 | 1'36"122 | H |
| 53 | 1'37"135 | H |
| 54 | 1'37"354 | H |
| 55 | 1'36"882 | H |
| 56 | 1'36"755 | H |

### GAS Final Race

| Lap | Time | Tyre |
|---|---|---|
| 1 | 18:09:14 | M |
| 2 | 2'22"263 | M |
| 3 | 2'32"610 | M |
| 4 (P) | 2'06"772 | M |
| 5 | 2'11"534 | H |
| 6 | 1'36"677 | H |
| 7 | 1'36"954 | H |
| 8 | 1'37"424 | H |
| 9 | 1'37"030 | H |
| 10 | 1'37"375 | H |
| 11 | 1'37"517 | H |
| 12 | 1'38"054 | H |
| 13 | 1'37"874 | H |
| 14 | 1'38"302 | H |
| 15 | 1'38"001 | H |
| 16 | 1'37"993 | H |
| 17 | 1'38"415 | H |
| 18 | 1'39"272 | H |
| 19 (P) | 1'40"838 | H |
| 20 | 1'59"290 | M |
| 21 | 1'36"483 | M |
| 22 | 1'36"475 | M |
| 23 | 1'36"421 | M |
| 24 | 1'36"519 | M |
| 25 | 1'36"472 | M |
| 26 | 1'36"890 | M |
| 27 | 1'36"394 | M |
| 28 | 1'36"512 | M |
| 29 | 1'36"217 | M |
| 30 | 1'36"061 | M |
| 31 | 1'36"185 | M |
| 32 | 1'36"452 | M |
| 33 | 1'36"357 | M |
| 34 | 1'36"689 | M |
| 35 | 1'38"745 | M |
| 36 | 1'36"891 | M |
| 37 | 1'36"736 | M |
| 38 | 1'36"928 | M |
| 39 (P) | 1'39"587 | M |
| 40 | 1'56"887 | H |
| 41 | 1'34"560 | H |
| 42 | 1'34"349 | H |
| 43 | 1'34"303 | H |
| 44 | 1'34"978 | H |
| 45 | 1'34"692 | H |
| 46 | 1'34"230 | H |
| 47 | 1'34"243 | H |
| 48 | 1'34"090 | H |
| 49 | 1'34"281 | H |
| 50 | 1'34"346 | H |
| 51 | 1'34"950 | H |
| 52 (P) | 1'38"051 | H |

間ベストがひとつもないにもかかわらず、フェルスタッペンから0・1秒差の2番手タイムにまとめ上げた成熟ぶりにも驚く。F1ルーキーがデビュー戦の予選Q1、最初のアタックでいきなり総合2番手タイムを出したことに、メディアセンターは騒然となった。

タイヤデグラデーションの大きいバーレーンでは、ミディアムタイヤでのスタートが絶対的に有利になる。Q1で角田2番手、ガスリー6番手につけたアルファタウリは、当然のように2台にミディアムを履かせた。

ガスリーがセクター1最速だったのに対し、角田はこの区間だけでコンマ3秒の遅れをとった。ガスリーも続くふたつの区間でペースが伸びず、暫定8番手に終わる。角田はセクター2でコンマ2秒挽回したものの、0・184秒差で9番手だった。1セット目のアタックでQ2落ちギリギリのポジションでは、最後のアタックはソフトに履き替えるのが定石だ。だが、今季の彼らには中団勢でトップ争いができる揺るぎない自信があった。彼らは躊躇なく再びミディアムを選択した。

しかし2セット目のミディアムでも、ふたりのペースは伸び悩んだ。ガスリーはソフト勢に次々に抜かれたが、8番手でQ3に進出。一方の角田はガスリーに0・79秒の大差をつけられ13番手に終わった。

ガスリーはQ3で本来の速さを発揮し、1回目のアタックではフェルスタッペン、ハミルトンに次ぐ3番手。最終的にはほかのライバルに抜かれたものの「自分のレース人生でも最高の予選アタックのひとつ」と自賛する走りで5番グリッドを獲得した。

新人の角田がいきなりミディアムアタックするのは、さすがに荷が重すぎたという見方もあろう。しかし、Q1までの角田は首脳陣が迷う余地のないほど安定した速さを披露していた。その一方でフリー走行までの角田は、ミディアムでの一発アタックシミュレーションを一度も行なえずにいた。ガスリーもその条件は同じだったが、角田に勝る経験から巧みにミディアムに熱を入れることができた。予選Q1で速さを見せた角田だったが、Q2はガスリーに完敗だった。

[Analysis1] 2021 Season
Yuki Tsunoda × Pierre Gasly
RIVALRY




## それでもレースで魅せた

スタート直前のグリッドで角田に話しかけたホンダの山本雅史マネージングディレクターは、「これまでずっとリラックスしてやってきた角田が、あんなに緊張したのを初めて見た」と、述懐している。だが、角田自身は「予選Q2の失敗で、8位か7位に目標をスイッチした」と話す。つまり、13番グリッドからの入賞に、絶対的な自信を持っていたわけだ。

そんな気負いも少しはあったのかもしれない。やり直しスタートでタイヤが冷えてしまったのか「ホイールスピンさせ過ぎて」ソフト勢の先行を許してしまう。さらにターン1のフルブレーキングでタイヤをロックさせ、接触を避けようと慎重に行き過ぎたこともあって、一時は17番手まで後退する。

一方のガスリーは、再スタート直後にマクラーレンのダニエル・リカルドに追突。緊急ピットインで最下位に転落し、さらにフロアにもダメージを負ったためにペースは伸びず、最後はリタイアでレースを終えた（17位完走扱い）。ガスリーの追突はセーフティカー先導の4周のあいだにミディアムタイヤが冷えたことが要因だろう。

ガスリー脱落後の角田は、果敢なオーバーテイクを繰り返した。パワーを増した新世代PUやDRSの効きやすいコースレイアウトという有利な条件があったとはいえ、角田の危なげない抜き方はやはり新人離れしたものだった。回生エネルギーの使い方についても「僕らもびっくりするくらい、貯めと出しのコントロールをきちんとやって、オーバーテイクに利用していた。最初のレースからPUをしっかり使ってくれた印象です」と、本橋正充チーフエンジニアも絶賛した

セバスチャン・ベッテル、フェルナンド・アロンソ、キミ・ライコネンと元世界チャンピオンを次々と抜き去り、終盤はランス・ストロールとバトルを繰り広げた。47周目に5秒以上あった差を53周目までに一気に1秒以内に接近。ターン1のフルブレーキングで一度は前に出たが、2本目のDRSゾーンで抜き返されてしまう。その後も角田は1秒以内のギャップを維持しながら隙をうかがう。そして最終周のターン1で再び先行すると、今度は抜き返される失敗を繰り返さず、そのまま9位でチェッカーを受けた。

「ポイントを獲れたことに少しホッとしてますが、ほとんどは悔しい思いです」と、レース後の角田。やってくれるだろうと思っていたが、まさか開幕戦からガスリーと速さで競り合い、ミスのない走りを見せてくれるとは思わなかった。これからも成功と失敗、喜びと悔しさが交互にやってくるだろうが、そのたびに角田は成長し、我々をワクワクさせてくれることだろう。

**角田は成功と失敗を繰り返しながら成長し 我々をワクワクさせてくれるだろう**

# ALL TEAMS' PERFORMANCE




## 全10チームのパフォーマンスチャートとともに読む選手権の行方

白熱したレースとともに幕を開けた21シーズン
熾烈なタイトル争いが久しぶりに展開されそうなほか
中団での戦いもこれまで以上に激しそうだ
ベテラン記者による各チームの評価とともに
今シーズンを俯瞰してみよう

# 激戦、極まる

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT／XPB／MERCEDES

これにはある意味、無視できないほどの皮肉が込められている。

Ｆ１は２０２２年からテクニカルレギュレーションを全面的に変更する。そのおもな目的は7年間にわたってメルセデスにより完全に支配されてきた選手権を白熱した競走のあるものとすることにある。そして迎えた21年シーズンは、レッドブルとこのドイツチームとのあいだで壮絶な戦いが繰り広げられると予想され、さらにこの2強に続くマクラーレン、フェラーリ、そしてアルファタウリもこれまでよりもずっと接近してきている。競争促進のための改革なのに、その前年に我々が望んでいたような戦いが見られるようになったのだから、これは皮肉以外なにものでもないだろう。現行規則が22年まで維持されればこの激しい戦いをもう1年見られたであろうということを言っても仕方がないので、今年いっぱいこの戦いを十二分に楽しみたい。

開幕戦バーレーンGPでは予想どおりメルセデスとレッドブルが素晴らしい戦いを繰り広げた末、ルイス・ハミルトンがマックス・フェルスタッペンを見ごとに破ったことは、言ってみれば我々が期待していたアペタイザー(前菜)のようなものだった。可能であれば、2週間後のイモラではメインコースをじっくり味わいたいものだ。

## 久々に激しいタイトル争いが勃発

開幕前のテストでは、レッドブルの新型ＲＢ16Ｂが明らかにライバルをリードしていた一方で、王者メルセデスは衝撃的なほど苦戦していた。W12は、とくに風の強いコンディションではハミルトン、バルテリ・ボッタスともに完全に手に負えないような状態だった。テストはテストなのでリザルトを真に受けることはできないし、またどれほど燃料を積んでいたかは不明だったため、チームの状態を見極めるにはバーレーンGPの予選まで待たなければならなかった。

そして迎えたレースウイークエンド土曜日の夜、フェルスタッペンはハミルトンとボッタスをスピードで圧倒した。Q1で縁石に乗り上げた際にフロアを若干損傷していたにもかかわらず、



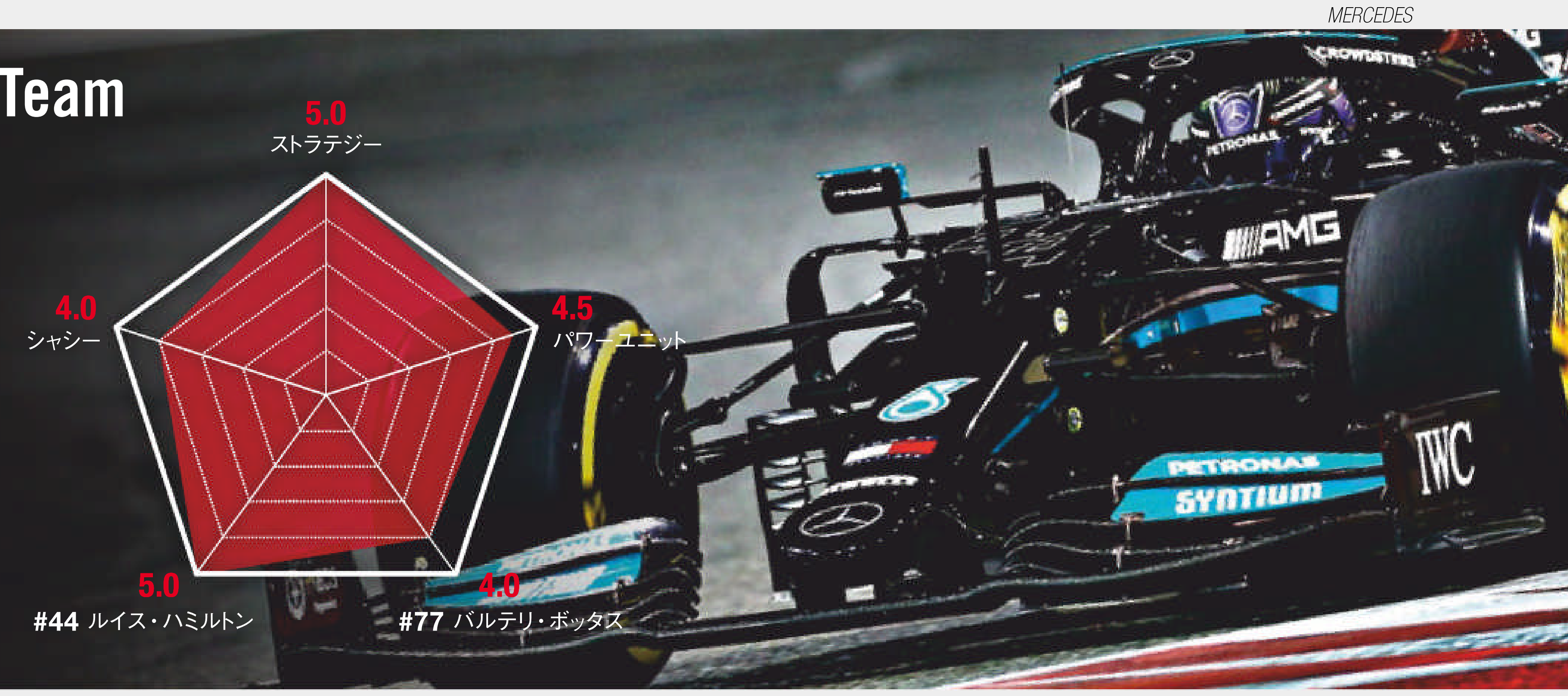
昨年もレッドブルはレースを制する力を持っていたが、今季はメルセデスとがっぷり四つに組んでタイトルを争うことができそう。現状ではシャシーとPUの性能はほぼ互角。カギを握るのはドライバーのパフォーマンスか。

MERCEDES

## Mercedes-AMG Petronas F1 Team

TOTAL 22.5

| | |
|---|---|
| チーム代表 | トト・ウォルフ |
| テクニカルディレクター | ジェームズ・アリソン |
| シャシー | W12 |
| パワーユニット | メルセデス |




A.Sakurai




## Red Bull Racing Honda

TOTAL 21.5

| | |
|---|---|
| チーム代表 | クリスチャン・ホーナー |
| テクニカルディレクター | ピエール・ワシェ |
| シャシー | RB16B |
| パワーユニット | ホンダ |

## メルセデスは高速コーナーでレッドブルに後れをとっている

過去7度のワールドチャンピオンにおよそ0・4秒もの差をつけたのだ。フロアを交換して臨む決勝ではフェルスタッペンがひとり遠くに消えていってしまうのではないかと予想されたが、実際はそうならなかった。

最終的にはご存じのとおり、ハミルトンとメルセデスが見ごと勝利を収めた。これはボッタスがトップ2台のすぐ後方につけていたことで、フェルスタッペンとレッドブルに戦略的柔軟性を失わせていたことが大きかった。つまり、メルセデスのチーム一丸となった作戦がライバルを上回った結果と言えるが、もちろんドライバーのスキルもこの勝利に大きな役割を果たした。ハミルトンはフェルスタッペンのような非常に才能溢れるドライバーを相手にしても、レースに勝つためには必ずしも最速のマシンを持っている必要はないということを、またしても示した。そして、ボッタスは2回目のピットストップでのタイムロスさえなければ、もっといい結果を残していたかもしれない。6周目にフェラーリのシャルル・ルクレールをかわしてからのボッタスのペースは、レース全体を通じてハミルトンよりも良かったことから、戦えるポテンシャルを充分に持っていることは間違いない。一方のレッドブルも王者ドイツチームを倒すためには、いまのところはより速いマシンを持っているものの、最高のパフォーマンスを発揮していかないといけないことが明らかになった。

F1史上初めて予算に上限が設けられ、22年に向けてまったく新しいマシンの設計、開発に多くの時間と資金を費やさなければならないなか、トップを争うこの2チームは「現行マシンの開発」と、新ルールが適用される4年間を順調にスタートさせるためでもある「来年に向けたシャシー開発」に、どれほどのリソースを割くのかについて、絶妙なバランス感覚を求められている。現行マシンに多くの投資をすればトップ争いを有利に進められる可能性は高いが、それが将来のパフォーマンスに重大な影響を与えるかもしれない。そのため、ブラックリーとミルトンキーンズの両ファクトリーでは、考えなければならないことが山積している状況なのだ。

視覚的およびデータ的な分析によれば、タイトルを争う2台のマシンはストレートや低中速コーナーでは互角だ。しかし、メルセデスはバーレーンのターン5やターン6のような高速コーナーではパフォーマンスが不足しており、またターン10のようにブレーキングと旋回を同時に行なうシチュエーションでは、内側の前輪がロックしてしまう傾向がある。今シーズンF1が開催される22のサーキットにはターン10のようなコーナーはほとんど見当たらないが、高速コーナーに関してはシーズン終わりまで事欠かないほど多く存在す

[Analysis 2] 2021 Season ALL TEAMS' PERFORMANCE

## ▼ Second Best

中団勢の覇権争いにも今年は変化が見られた。フェラーリ、マクラーレン、アルファタウリの３チームが第２グループを形成。タイトル候補組と同じく、ここも車体の性能はほぼ互角だと思われる。

XPB

### Scuderia Mission Winnow Ferrari

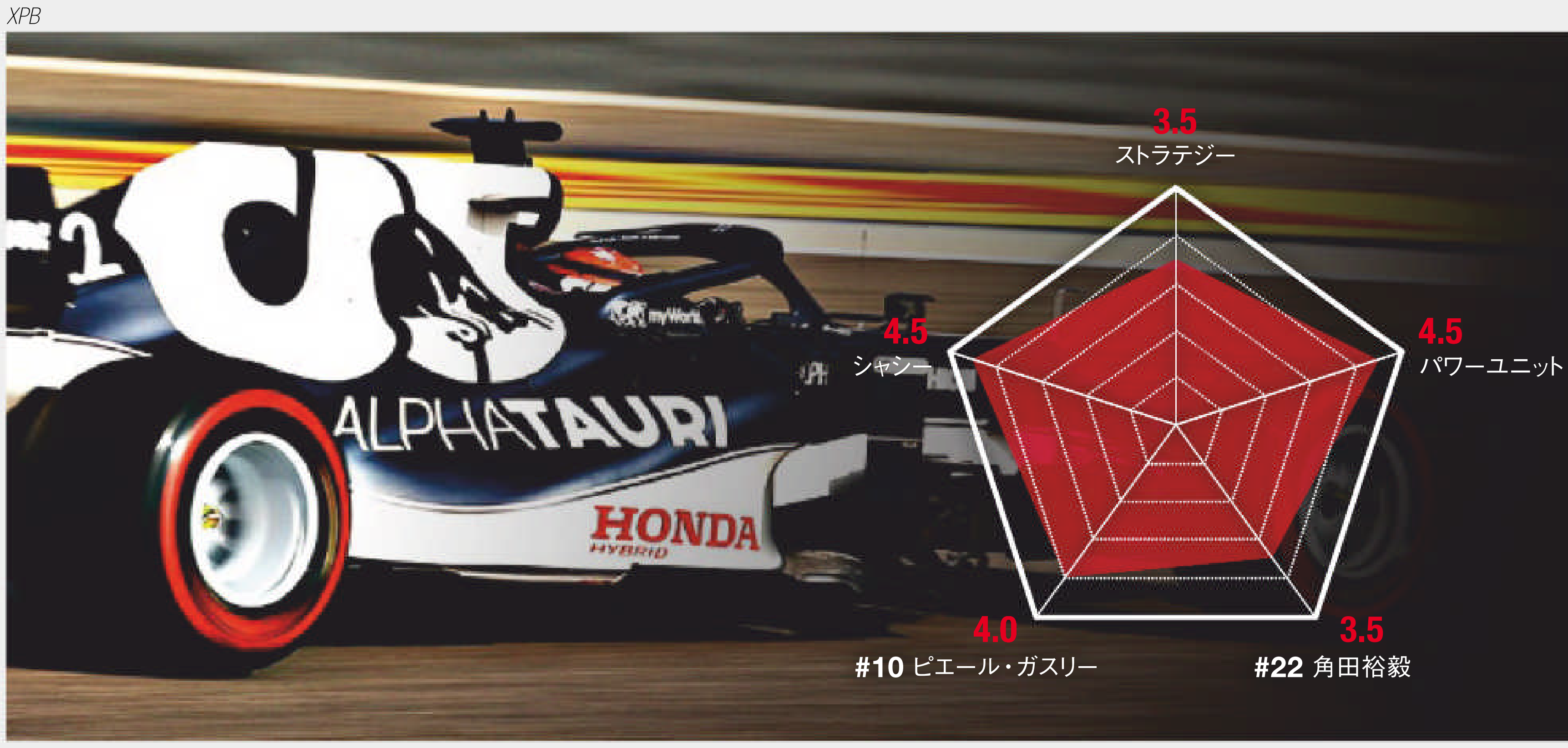
TOTAL **20.0**

| | |
|---|---|
| チーム代表 | マッティア・ビノット |
| テクニカルディレクター | エンリコ・カーディル／エンリコ・グアルティエーリ |
| シャシー | SF21 |
| パワーユニット | フェラーリ |




XPB

### Scuderia AlphaTauri Honda




TOTAL **20.0**

| | |
|---|---|
| チーム代表 | フランツ・トスト |
| テクニカルディレクター | ジョディ・エギントン |
| シャシー | AT02 |
| パワーユニット | ホンダ |

XPB

### McLaren F1 Team

TOTAL **19.5**

| | |
|---|---|
| チーム代表 | アンドレアス・ザイドル |
| テクニカルディレクター | ジェームズ・キー |
| シャシー | MCL35M |
| パワーユニット | メルセデス |




るので、ここはメルセデスが本腰を入れて早急に開発に力を入れなければならない分野である。

### 中団勢がトップに接近

開幕戦の予選からは、他チームがいかにトップ2に接近してきたかということも分かった。4カ月前にこの同じコースで行なわれた予選では、中団勢のトップだったレーシングポイントのセルジオ・ペレス（当時）はハミルトンのポールタイムよりも1・058秒遅かった。しかし先日の予選では、中団トップとなったフェラーリのルクレールはポールを獲得したフェルスタッペンからわずか0・681秒差で、2番手ハミルトンからはわずか0・293秒差だった。これはもちろん、トップ2チームのレース戦略にも影響を与えることになる。ピットアウトしてきたマシンをコース上で抜きあぐねて1周か2周でも足止めされるような事態は避けたいからだ。

もうひとつ見えてきたことは、トップ2チームにわずかでも問題が生じた場合、中団での戦いがそのまま優勝争いとなる可能性があることで、それはグランプリレーシングにとっても大いにプラスの要素になる。マクラーレンとフェラーリはこのセカンドグループの筆頭としてバーレーンに臨んだが、ホンダの大躍進に助けられたアルファタウリもポテンシャルを示し混戦状態に入っている。ピエール・ガスリーは4周目にマクラーレンのダニエル・リカルドと接触して上位争いから脱落してしまったが、チームメイトの角田裕

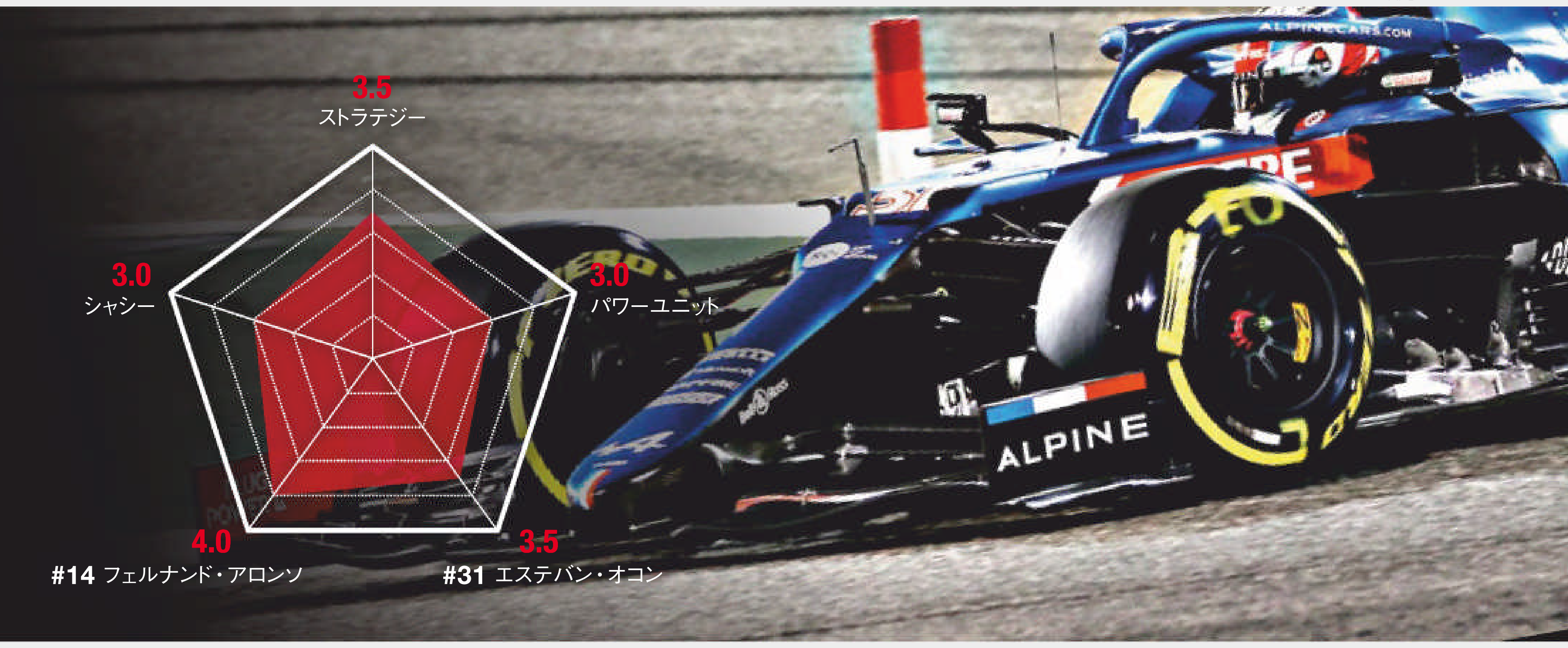
## Third Group

バーレーンGPを見る限り、アルピーヌとアストンマーティンはベスト・オブ・レスト争いからは一歩後退。今季はこの２チームに“テールエンダー”から抜け出したアルファロメオが食らいついている。

### Alpine F1 Team

TOTAL 17.0

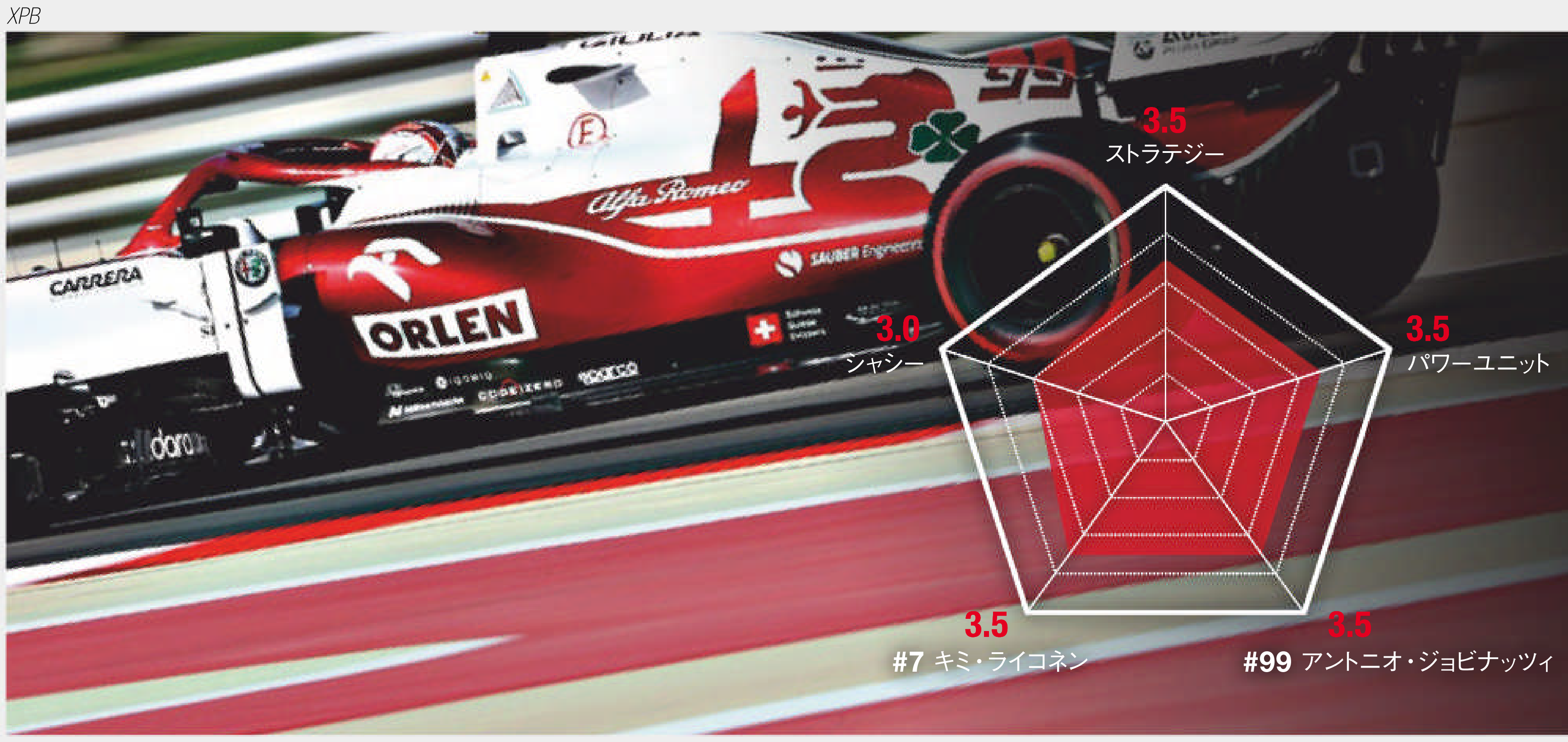
| | |
|---|---|
| チーム代表 | ダビデ・ブリビオ |
| テクニカルディレクター | パット・フライ／レミ・タフィン |
| シャシー | A521 |
| パワーユニット | ルノー |




### Alfa Romeo Racing ORLEN

TOTAL 17.0

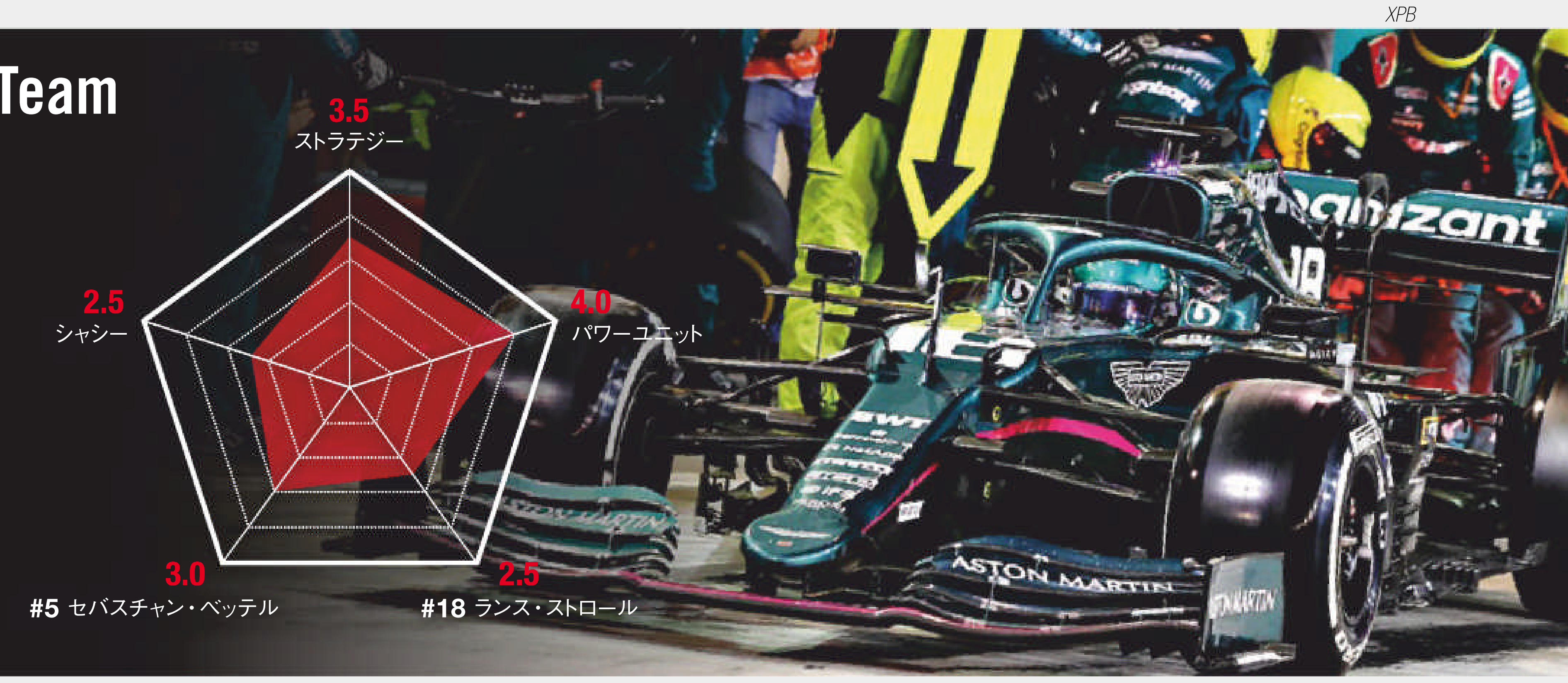
| | |
|---|---|
| チーム代表 | フレデリック・バスール |
| テクニカルディレクター | ジャン・モンショー |
| シャシー | C41 |
| パワーユニット | フェラーリ |




### Aston Martin Cognizant F1 Team

TOTAL 15.5

| | |
|---|---|
| チーム代表 | オットマー・サフナウアー |
| テクニカルディレクター | アンドリュー・グリーン |
| シャシー | AMR21 |
| パワーユニット | メルセデス |




毅は自身のF1デビュー戦で1周目に16番手まで順位を落としたものの最終的に9位まで順位を上げる印象的な走りを見せ、新車AT02のポテンシャルを示した。

昨年までのルノー製パワーユニット（PU）用に設計されたマシンを、今季から搭載するメルセデスのPUに適合させ、さらに競争力のあるマシンに変身させたマクラーレンの開発能力には感銘を受けた。レースでもランド・ノリスとリカルドがともに直接のライバル勢よりも速く、序盤に優れた速さを見せたルクレールにあいだに割って入られたものの、それぞれ4位、7位という好成績を残した。

フェラーリにとっては、大きな安堵感を持ってレースを終えることができた。新車SF21はシーズン前テストから大幅に改善され、あらゆるコーナーでのハンドリングが非常に良くなっており、何よりもほかのマシンと戦えるストレートスピードを備えていたことが大きかった。昨年の赤いマシンはパワーが明らかに不足しており、さらにライバルよりも多くのドラッグを発生させていたため、基本的にストレートではカモのような存在だった。そのことを鑑みると、今年は驚くべき進歩を果たしたと言えよう。

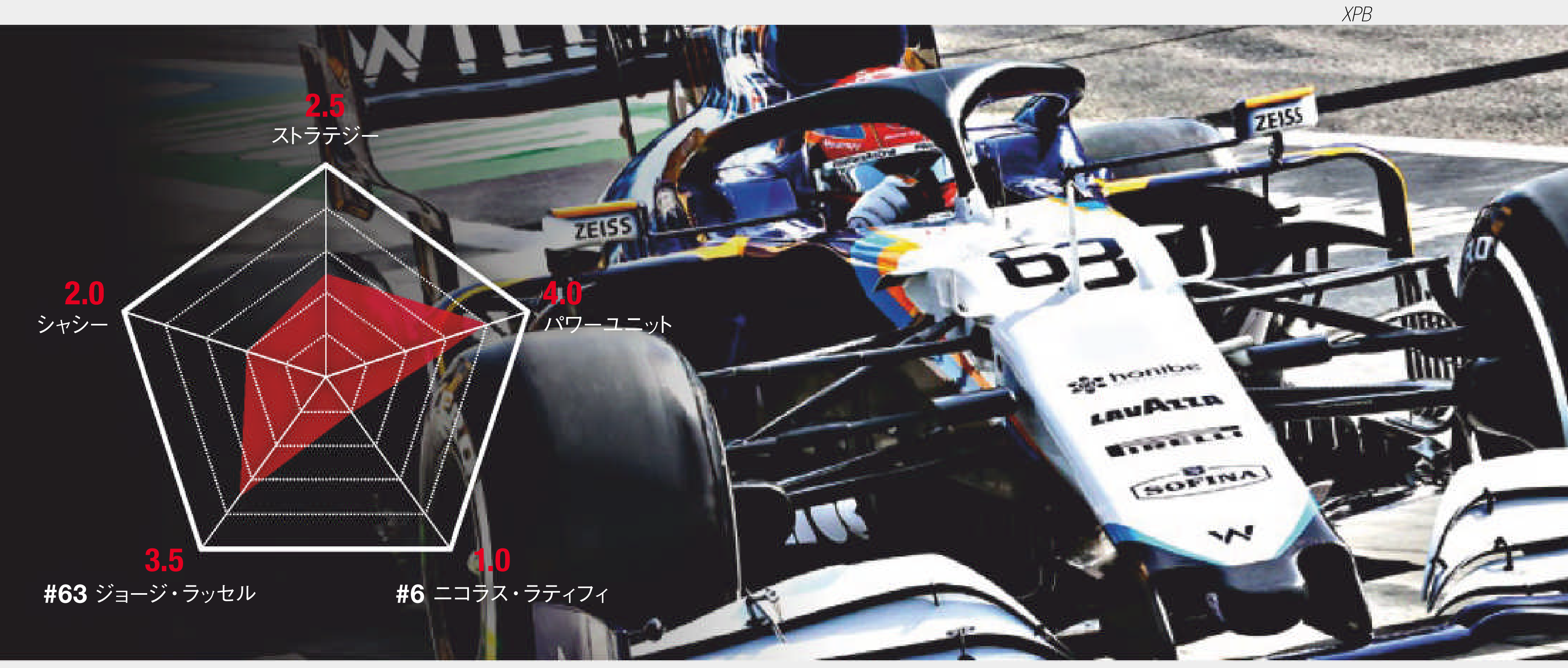
## ▼Tail-Enders

ウイリアムズとハースの２チームは今季もポイント獲得すら難しいだろう。シャシーのパフォーマンスもふたりのドライバーの総合力も乏しい。ハースの新人ふたりはニコラス・ラティフィとの戦いに終始しそうだ。

### Williams Racing

TOTAL **13.0**

| | |
|---|---|
| チーム代表 | サイモン・ロバーツ |
| テクニカルディレクター | フランソワ・グザヴィエ・ドゥメゾン |
| シャシー | FW43B |
| パワーユニット | メルセデス |

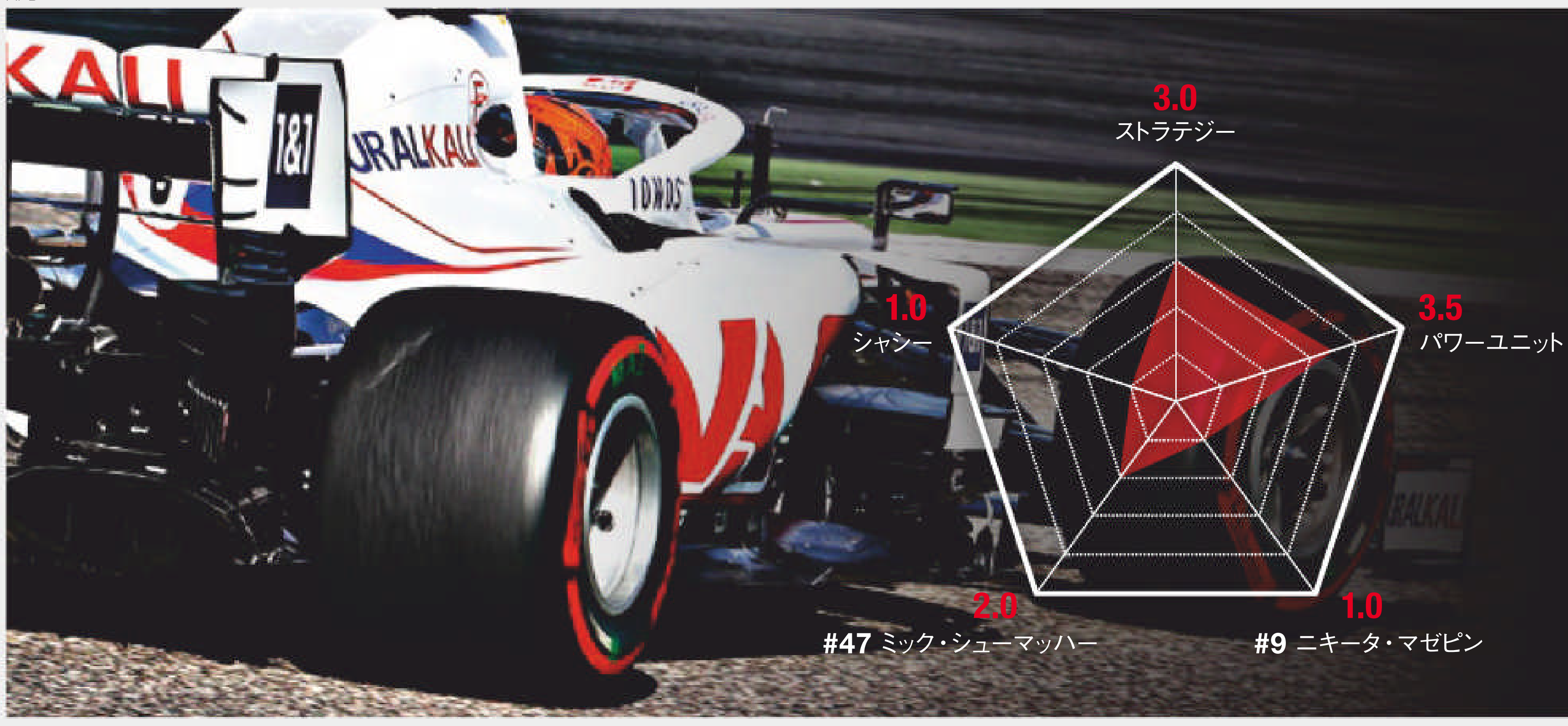



XPB

### Uralkali Haas F1 Team

TOTAL **10.5**

| | |
|---|---|
| チーム代表 | ギュンター・シュタイナー |
| テクニカルディレクター | シモーネ・レスタ |
| シャシー | VF-21 |
| パワーユニット | フェラーリ |




XPB

## アストンマーティンとアルピーヌは中団争いから一歩後退

意外なことに、アストンマーティンとアルピーヌは中団グループのなかで明らかに劣勢で、アルファロメオがそのすぐ後ろに食い込んできていた。あと2周あれば、キミ・ライコネンはランス・ストロールを抜き、ポイントを獲得できていただろう。ライコネンはタイヤマネジメントがうまくいったこともあり、最後の13周でストロールとのギャップを14秒近くも縮めた。

一方、カナダの大富豪ローレンス・ストロール率いるアストンマーティンは、フロアレギュレーションの変更にもっとも影響を受けたチームとなったようで、実用主義者のアンドリュー・グリーン率いるテクニカルチームはローレーキコンセプトのシャシーを採用した結果として、直接のライバルほどのダウンフォースを取り戻すことができなかった。４度の世界王者セバスチャン・ベッテルがまともに走れるようになればＡＭＲ21はほかの中団グループよりも速い進歩を遂げる可能性はあるが、正直なところベッテルはアストンマーティンでの初グランプリでこれ以上ないほどの問題を抱えていた。

アルピーヌの問題はさらに根深いようで、エステバン・オコンのようなスピードあるドライバーを持ってしてもアルファロメオにペースで劣り、残り12周でベッテルにさえも突き放されてしまった。今シーズン3年ぶりにＦ１復帰を果たしたフェルナンド・アロンソは、予選とレース序盤の数周こそ力強い走りを見せていたが、トップ10圏内を死守するためにタイヤをかなり消耗させてしまい、最初のピットストップ後はポジションをじりじり落とし始め、最後はブレーキトラブルで復帰レースを完走することはできなかった。2度のワールドチャンピオンに輝いたアロンソのようなタイヤマネジメントの名手でさえこの日曜日のように苦労するということは、クルマそのものに根本的な問題があり、解決するのは容易ではないということだろう。

苦戦するアストンマーティンとアルピーヌに食らいついているのがアルファロメオだ。バーレーンではライコネンはポイント獲得まであと2・1秒、アントニオ・ジョビナッツィはＱ３進出まであとわずか0・084秒に迫った。この結果は新車C41がそこそこの性能を持っていることを示しており、好条件がそろうコースでは中団争いで存在感を示すだろう。

その後ろには、昨シーズンに比べてもはるかに遅れているウイリアムズが控えている。中団グループからも相当離されている状況ではポイント獲得は現実的ではなく、じつに孤独なシーズンになりそうだ。それでもミック・シューマッハーとニキータ・マゼピン擁するハースよりははるかに先を行っている。このルーキーふたりにはＶＦ-21のアップデートに際してチームの手助けができるほどの経験もないが、そもそもこのアメリカのチームは来シーズンのシャシーにすべてのリソースを投入するため、今シーズンの開発を最低限に止める予定だ。これについて、ルーキーふたりには気の毒だが、これも経験とあきらめ、今年一年は学習と割り切るしかない。



# 正解はハイレーキ

フロアが削られても
レッドブル＆アルファタウリが
タイムを維持できたのはなぜか

[ Analysis 3 ] 2021 Season

# Technical Trend

コロナ禍の影響により、2021年の技術規則は
2020年のものに少し手を加えたものとなった
クルマは基本的に昨年型と言えるが
勢力図はたしかに変わっているように見える
その要因を技術的側面から分析する

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／XPB／MERCEDES

F1の2021年シーズンが始まった。この時点ですでに明らかなのは、ここ数年とは大きく様子が異なるシーズンになるだろうということだ。14年に現行の1・6ℓV6ハイブリッドパワーユニット（PU）が使われ始めて以来、メルセデスが明確なアドバンテージを持たずに開幕を迎えたのは今年が初めてであり、代わりにレッドブルが最強のマシンを手にしているように見えるのだ。

## 急ごしらえの規則が混戦を生んだ

こうした状況の変化は、今季に向けて急きょ採用された規則がもたらしたものと考えられる。当初の予定では、F1は今年からグラウンドエフェクトを取り入れた新しいコンセプトのクルマを導入するはずだった。しかし、新型コロナウイルスのパンデミックの影響で新テクニカルレギュレーションの導入は22年に先送りされ、イギリスとイタリアでのロックダウンのあいだ、チームがファクトリーを閉鎖できるようにするため、20年のルールがもう1年継続されることになった。

　また、パンデミック下での開発競争を最小限に抑えるべく、FIAはクルマのメカニカルな部分の仕様を凍結することを決めた。これにより、今季は全チームが20年に使ったものと同じシャシー、ギヤボックス、サスペンション、冷却システム、エレクトロニクス、ブレーキ、アップライトを使用しなければならない。ただし、これにはいくつかの例外措置がある。まず、20年に他チームから供給された19年仕様のパーツを使っていた場合は、トークンを使わずに20年仕様にアップグレードできる。たとえば、19年型レッドブルのフロントサスペンションを用いていたアルファタウリなどは、その例に該当する。さらに各チームにはふたつのアップグレードトークンが与えられ、これを使えば凍結対象のコンポーネントも変更できるのだ。とはいえ、このふたつのトークンでできることは限られており、アルファロメオは新しいノーズとフロントインパクトストラクチャーでトークンを使い切った。

　アストンマーティンは、トークンを使ってモノコックのリヤセクションを新たに作り直し、その点において若干の議論を呼ぶことになった。昨年のレーシングポイントRP20は19年型メルセデスW10のパーツを数多く用いており、アストンマーティンは昨年のチャンピオンマシン、W11のギヤボックス、

死闘の幕開け F1
2021 Round 1
BAHRAIN GP




サスペンション、エレクトロニクス、ブレーキとアップライトなど多くの部品をトークンをひとつも使わずに取り入れることができた。つまり、他チームが20年のマシンの改良型で戦うことを強いられるなか、モノコックの部分的な改造まで行なったアストンマーティンは、実質的に新しいクルマを持ち込んだにも等しいのである。一方、その対極とも言えるのがマクラーレンだ。PUをルノーからメルセデスにスイッチした彼らは、そのために必要な変更だけで使えるトークンの範囲を超えてしまうため、アップグレードトークンを与えられなかった。

ルールのグレーゾーンを利用して、このトークンシステムで許されることの限界を試そうとしたチームもある。アルファタウリは20年のレッドブルのフロントサスペンションとステアリングシステムを採用したが、それらはキャリーオーバーしたAT01のモノコックにそのまま取りつけられるものではなかった。よって、彼らはそこで2トークンを費やしたと考えるのが妥当だ。ところが、それはトークンが必要な変更にはカウントされず、トークンは新しいノーズの導入に使われた。これに関して、なぜそのようなことが可能だったのか、そして実際にどのように行なわれたのかは、まだ充分に説明されていない。

フェラーリもまた、ルールの限界を攻めてきた。彼らは新しいギヤボックスケーシングにトークンを使い、同時にリヤサスペンションシステムも更新したと語っている。しかし、サスペン

## フェラーリが“今季もっとも進歩したチーム”に

Text : ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos） Translation : auto sport

シーズンをまたいだ４カ月のあいだに、同じサーキットで複数回グランプリが開催されるのはじつに珍しい。この貴重な機会を使って、今年の規則変更どれほどラップタイムに影響を与えたかを確認しよう。

右の表は、昨季第15戦と今季開幕戦のバーレーンGPにおける予選最速タイムとそのタイム差をまとめたもの。ダウンフォースの削減により軒並み予選一発のタイムは下がっているが、フェラーリは昨年比のタイムダウンが非常に少ない。アルファロメオも落ち幅が少ないことから、今季のフェラーリPUが大幅に進歩したことが分かるが、フェラーリのシャシーも進歩したことがうかがえる。

また、ローレーキのメルセデスとアストンマーティンの落ち幅はともに大きかった一方、ハイレーキなレッドブルとアルファタウリが落ち幅を小さく抑えていることから、今季に向けた技術規定の変更はハイレーキ車に有利だったと言えるだろう。

［ 2020-2021 バーレーンGP ］ **予選セッションの最速タイムとその差**

| チーム | 2020年 | 2021年 | タイム差 |
|---|---|---|---|
| フェラーリ | 1'29"137 | 1'29"678 | 0"541 |
| アルファロメオ | 1'29"491 | 1'30"708 | 1"217 |
| レッドブル | 1'27"678 | 1'28"997 | 1"319 |
| アルファタウリ | 1'28"448 | 1'29"809 | 1"361 |
| マクラーレン | 1'28"542 | 1'29"927 | 1"385 |
| アルピーヌ | 1'28"417 | 1'30"249 | 1"832 |
| ウイリアムズ | 1'29"294 | 1'31"316 | 2"022 |
| メルセデス | 1'27"264 | 1'29"385 | 2"121 |
| アストンマーティン | 1'28"322 | 1'30"601 | 2"279 |
| ハース | 1'30"111 | 1'32"449 | 2"338 |

 A.Sakurai






ションを新しくしたのなら、そちらにもトークンが必要だったはずだ。どうしてサスペンションをアップグレードできたのか、現時点では明らかにされていないが、ダンパーやトーションバースプリングなどのコンポーネントは昨年のものを踏襲しつつ、配置だけを変えたのだとすれば、それもあり得ないことではない。言うなれば、同じ食材を使いながら、従来とは違うレシピで違う料理を作ったわけだ。

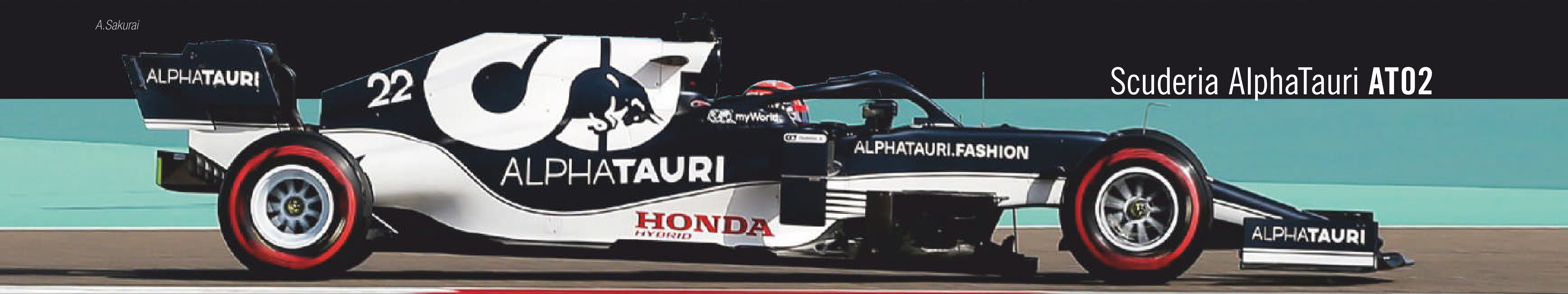
　このトークンシステムは、とくにマクラーレンの立場に立ってみると、アストンマーティンに優位を与える可能性があった。マクラーレンはアップグレードトークンを使えなかったばかりか、ギヤボックス、サスペンション、アップライト、エレクトロニクス、ステアリングを自製しており、それらも昨年の仕様のままなのだ。実際、マクラーレンはこうした状況について、当初はメディアに向けて不満を述べていた。しかし、ひとたびシーズンが開幕し、アストンマーティンのAMR21が際立って速いわけではないことが判明すると、そうした不平はあまり聞かれなくなった。

**ローレーキ組は苦戦中**

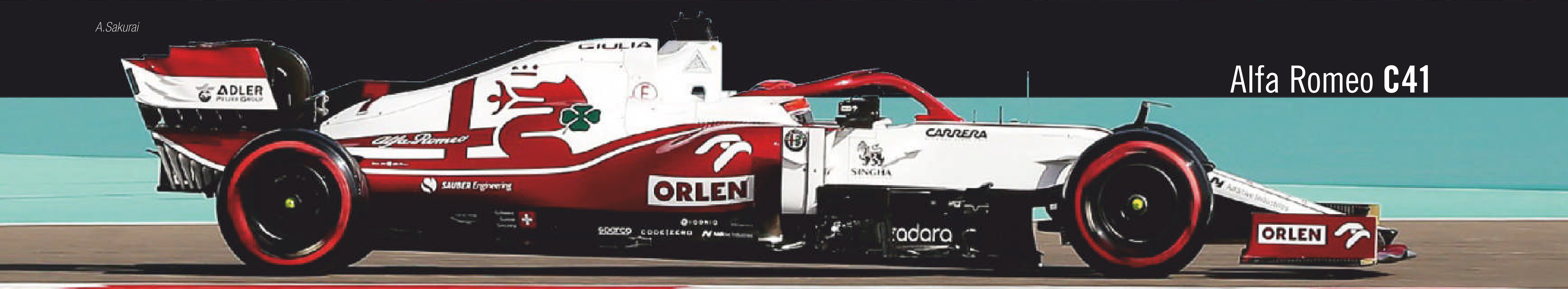
　アストンマーティンが苦戦している



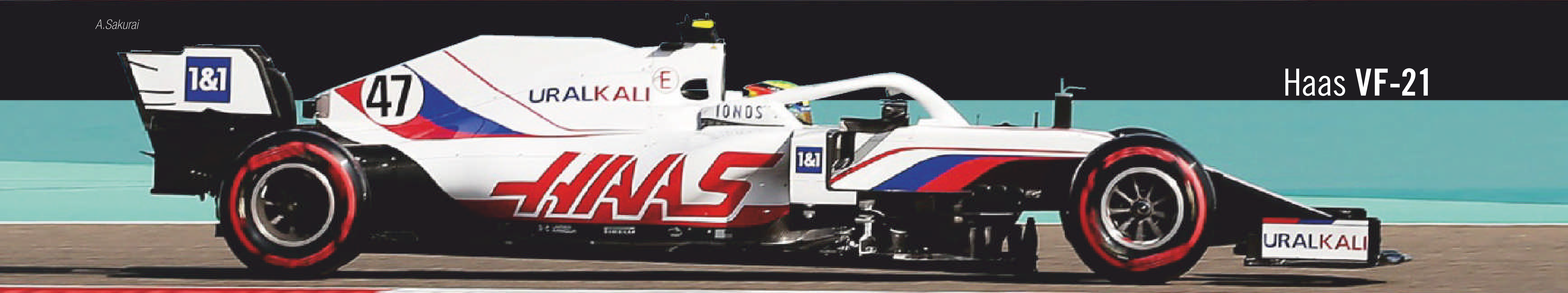
Ferrari **SF21**



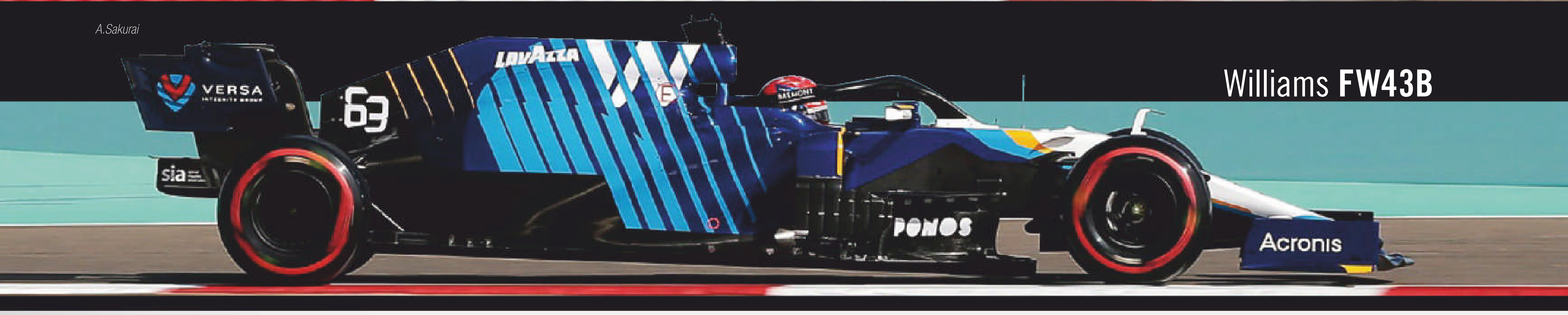
Scuderia AlphaTauri **AT02**



Alfa Romeo **C41**



Haas **VF-21**



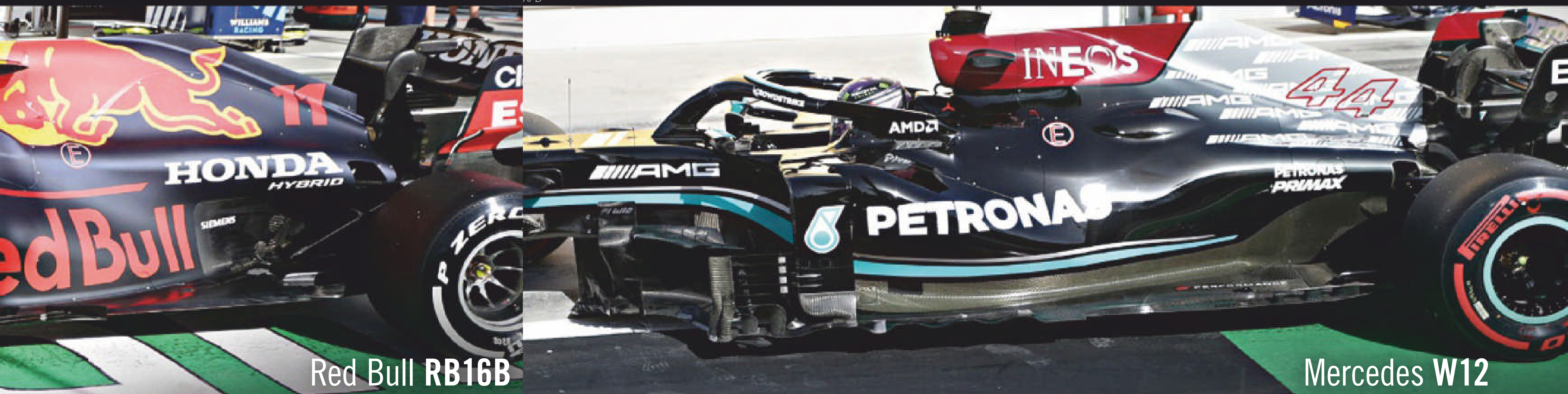
Williams **FW43B**

## レーキ角の強いマシンが新規定の恩恵を受けている

理由は、今季の緊急対応レギュレーションのまた別の部分にある。メルセデスがレッドブルに対するアドバンテージを失ったのも、実はそれと同じ理由によるものだ。FIAとF1が21年シーズンも20年のクルマを継続使用すると決めた時点では、テクニカルレギュレーションは変更しない予定だった。だが、その後イギリスGPでレース中にタイヤのバーストが続発し、クルマの重量とダウンフォースがピレリタイヤの許容水準を超えていることが明らかになった。そして、同じルールの下で空力の進化があと1年続くと、タイヤが負荷に耐えきれなくなるのは必定と考えられたのである。

　このため、今季は車速を抑えることを目的としてリヤフロアの幅が狭められ、ディフューザーのストレーキとリヤブレーキダクトのウイングレットのサイズも縮小されて、理論上はダウンフォースが10%ほど減少している。しかし、このレギュレーション変更はレーキ角が小さいクルマ、すなわちメルセデスとアストンマーティンにより大きな影響を及ぼし、結果としてこの2チームのパフォーマンスが相対的に下がるかたちになったのだ。これに加えて、メルセデスはリヤエンドが空力的に不安定という問題も抱え、ふたりのドライバーがクルマと格闘する姿がしばしば見られた。

　逆にレーキ角がもっとも大きいクルマを擁するレッドブルは、この新規定の恩恵を受けることになった。メルセデスとは対照的に、彼らのマシンコンセプトは新規定の示す方向性に合って




いるようだ。さらにレッドブルは新設計のギヤボックスケーシングを採用し、昨年ドライバーたちを苦しめたハンドリングの難点の改善にも成功。どうやら今季のレッドブルは、純然たるタイトルコンテンダーと言えそうだ。

　ただ、この新しい空力レギュレーションは急いで作成されたために、やや詰めが甘い部分もあり、すでにチームは失われたダウンフォースを取り戻すために利用できそうな領域をいくつも見いだしている。なかでも、とくに重視されているのがフロアの外端で、多くのチームがこの部分にさまざまな空力エレメントや大胆なカットアウトを設けて実験を行なっている。また、リヤタイヤの前方にも一定の自由度が与えられており、どのチームもこの領域に複雑な空力パーツを取りつけてきた。それらの目的はいずれも、リヤタイヤの接地面付近で発生する乱流がディフューザーに流れ込む事態を防ぐことにある。

　こうして、すべてのチームがリヤフロアの効率を高める方法を探し求めるなか、アルピーヌは注目に値するデザインを採用してきた。サイドポッドのボリュームを極限まで絞れるように、熱交換器の多くを車体中央部に集めたのである。結果として、エアインテークからエンジンへと続く部分は大きく膨らみ、その外観は異様と言ってもいいほどだ。こうしたレイアウトはクルマの重心が高くなることにもつながるが、彼らは総合的にはエアロダイナミクス面のメリットのほうが大きいと考えているらしい。

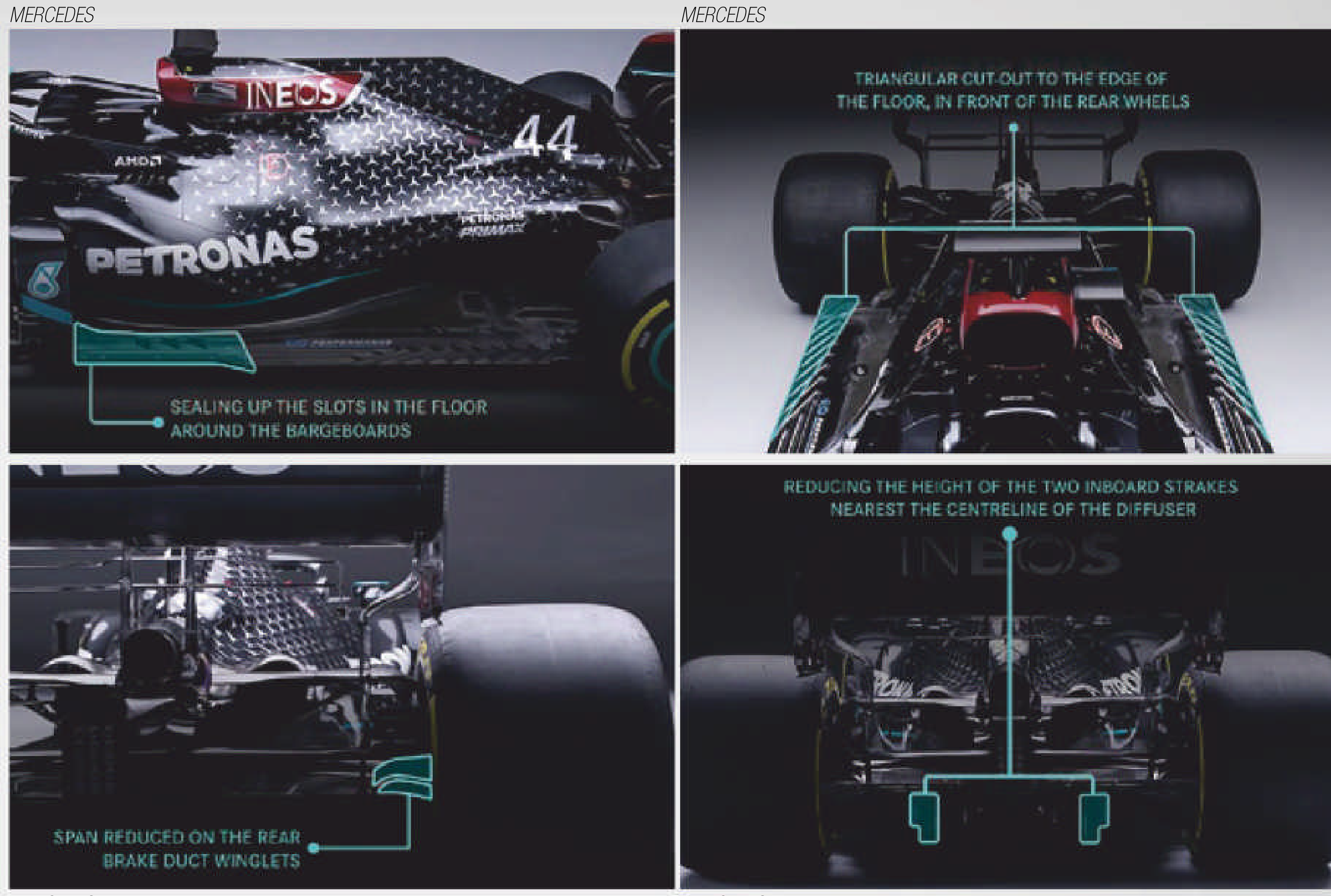
## 今季はフロア&リヤ周りの開発がキモ

　右の４枚の写真は、メルセデスが公開した昨年と今年のレギュレーションの差をまとめたもの。バージボード周辺のフロアに設けられたスロットの廃止（左上）、リヤタイヤ前方のフロア面積の削減（右上）、リヤブレーキダクトに設けられたウイングレットの縮小（左下）、ディフューザー内のセンターラインに一番近いストレーキの高さの削減（右下）が実施されている。

それでもフロアとリヤ周りには開発できる領域が残されている。また、昨季は一週間で65回許されていた風洞の使用回数が40回に制限。さらにハンディキャップ制度が設けられた。今季前半は昨年のコンストラクターズ選手権順位に基づいているが、これは６月に見直されることになっており、６月30日時点での選手権順位で各チームに新たなハンデが加えられる予定だ。

［ 2021年前半 ］
**各チームが許される風洞使用回数**

| | | |
|---|---|---|
| メルセデス | 36回／週 | 90% |
| レッドブル | 37回／週 | 92.5% |
| マクラーレン | 38回／週 | 95% |
| アストンマーティン | 39回／週 | 97.5% |
| アルピーヌ | 40回／週 | 100% |
| フェラーリ | 41回／週 | 102.5% |
| アルファタウリ | 42回／週 | 105% |
| アルファロメオ | 43回／週 | 107.5% |
| ハース | 44回／週 | 110% |
| ウイリアムズ | 45回／週 | 112.5% |

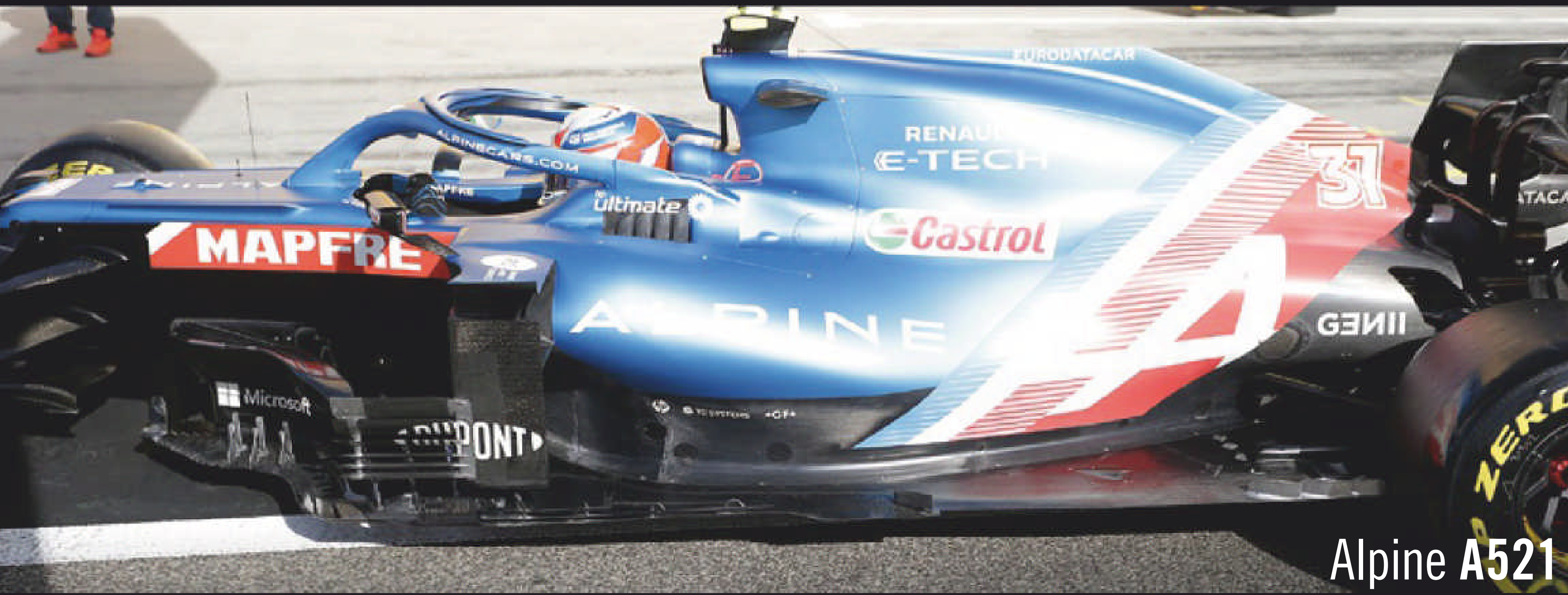



　マクラーレンはディフューザーに関するルールに抜け穴を見つけて、ギヤボックスの両サイドに他のチームより大きなフィンを設けた。これがもたらすダウンフォースの上積みは、決して小さくないと言われている。フェラーリも同様にディフューザーの規定の抜け穴を利用し、リヤホイールの内側に面した部分に複数のフィンを立てている。これもディフューザーの側面から乱れた気流が入るのを防ぐアイデアのひとつだ。

　だが、ライバルのアイデアに追従するにせよ、自分たちのデザインを手直しするにせよ、チームは空力開発に関して大きなチャレンジに直面し、難しい判断を強いられることになる。新たに施行された空力テスト制限により、風洞実験やCFD作業は厳しく管理され、しかも20年のコンストラクターズ選手権で上位に入ったチームほど、許される開発作業量が少なくなっているからだ。したがって、昨季のチャンピ

今季のレギュレーション変更によりディフューザーのストレーキ高が低くされたが、formula1.comによると、マクラーレンはギヤボックスケーシング周りおよびギヤボックスケーシング下側のエンドフェンスを拡大したことで、ディフューザー中央部にレギュレーションよりもわずかに大きなストレーキを設けることができたようだ。




XPB
Alpine **A521**


XPB

## 今季のホットスポットはフロア外端 現状では“十車十様”の様相

今シーズンのレギュレーションによりリヤのダウンフォースが削減されたがそれを少しでも取り戻すために各チームが力を入れているのがフロアの外端。メルセデスがバージボード後方のフロア外端を波打つような三次元造形にしている一方、レッドブルは同箇所を複数枚のフィンを重ねるようにしている。フェラーリも同様のアプローチを採っているように見える。アルピーヌはサイドポンツーンも含めて独自のコンセプトを採用。PUの冷却系の位置を高くしたことでサイドポッドを小さくしたが、コクピット後方のボリュームはかなり増えている。開幕戦で優れた速さを見せたアルファタウリのフロアはほかのチームと比べるといかにもシンプルだ。


Ferrari **SF21**
XPB


Scuderia AlphaTauri **AT02**
XPB

[Analysis 3]
2021 Season
TECHNICAL TREND

# ほとんどのチームがレギュレーション変更で失われたダウンフォースを取り戻しつつある

オン、メルセデスは21年に認められる空力テストの量がもっとも少なく、逆に最下位だったウイリアムズはもっとも多い。

さらには、バジェットキャップ（予算上限制）の導入で、メルセデスの予算額は20年より大幅に削減されており、もはやこれまでのように豊富なリソースにものを言わせた開発は不可能だ。また、今年の予算限度額には22年の新車開発費用も含まれるため、どのチームもシーズン中のどこかの段階で、今季のマシンの開発を切り上げる必要に迫られるだろう。

こうした新ルール、とくに空力開発制限の規定はフェラーリに有利に働くことになる。昨年、悲惨なシーズンを過ごした彼らは、21年の空力開発にメルセデスよりはるかに多くの時間を使えるからだ。

## PUの「信頼性問題」がカギに？

今季のフェラーリが昨シーズンと比べれば見違えるほどの競争力を手にしているのは、新型PUを得たことに加えて、彼らにとって重い足枷になってきたFIAとの密約が解かれた結果と考えられる。19年のエンジンにおける不正行為の疑惑に関し、フェラーリは取り決めの内容は非開示でFIAと和解した。そのときの和解条件のひとつとして、20年シーズンの終わりまで、フェラーリ製PUの燃料流量の上限をホンダ、ルノー、メルセデスより低く設定するペナルティを受け入れたと推測されているのだ。

ともあれ、本来の燃料流量でエンジンを回せるようになったフェラーリは、明らかにパフォーマンスを回復させてきた。また、フェラーリだけではなくほかのPUマニュファクチャラーも、21年シーズンの開幕時点で新設計のユニットを投入することが許されたが、そうした新型PUの仕様は今シーズン終了まで凍結されている。もっとも、実際にはコスト、安全性、または信頼性の問題の解決に必要な場合には、仕様の変更が認められる。つまり、信頼性の向上を理由として、ある程度の開発を行なうことは可能であり、マニュファクチャラー4社のPU開発チームはその機会を最大限に利用しようと考えているはずだ。ただ、それにはまず「信頼性の問題」がたしかに存在することを、FIAに証明してみせなければならない。

21年末の時点で、各マニュファクチャラーは最後のアップグレードを一度だけ行なうことができるが、それ以降はPUの新規定が導入される25年シーズンの開幕まで、PUの開発は完全に凍結される見とおしだ。したがって、PU開発という観点から言えば、今季は極めて重要な1年間になる。

当初、21年にはごくわずかなルール変更が施行されるだけで、選手権の勢力図に大きな変動はないと思われていた。ところが、実際にはそうした変更が思いのほか大きな影響をおよぼし、チーム間の競争力の差が事前の予想よりずっと小さいシーズンになりつつある。来年には、また大規模なレギュレーション変更があることが、残念とさえ思えるほどだ！

Round 1
# BAHRAIN GP

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : 桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT



**見えてきた各チームの戦闘力**
**中団ではマクラーレンが一歩リードか?**

# 仁義なきベスト・オブ・レスト争い

LAT



フェラーリのルクレールは予選Q2までチームメイトのサインツに後れをとったものの、Q3で実力を発揮。１回のみのアタックで１分29秒678をマークし４番手グリッドを手中に収めた。

2021年開幕戦は激烈な優勝争いの後方で、中団勢も壮絶なバトルを繰り広げていた。

開幕直前テストから安定した速さを発揮していたのはマクラーレンだった。ところがシーズン初予選ではフェラーリのシャルル・ルクレールが彼らを抑え、中団勢最上位の４番グリッドを獲得する。アルファタウリのピエール・

波乱が起こりがちな開幕戦にしては珍しく、完走台数が多いレースとなった。例年とは異なりパーマネントコースでの開催であったことや、昨季のマシンの基本構造を多く引き継ぎ、信頼性が確保されていた影響からか。

**Rd.1 バーレーンGP リザルト**

●3月28日（日）決勝　●5.412km×57周=308.238km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

| 順位 | No. | ドライバー | シャシー／パワーユニット | 周回数 | グリッド（予選） |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 44 | L.ハミルトン | メルセデス／メルセデス | 57 | 2(2) |
| 2 | 33 | M.フェルスタッペン | レッドブル／ホンダ | 57 | 1(1) |
| 3 | 77 | V.ボッタス | メルセデス／メルセデス | 57 | 3(3) |
| 4 | 4 | L.ノリス | マクラーレン／メルセデス | 57 | 7(7) |
| 5 | 11 | S.ペレス | レッドブル／ホンダ | 57 | 11(11) |
| 6 | 16 | C.ルクレール | フェラーリ／フェラーリ | 57 | 4(4) |
| 7 | 3 | D.リカルド | マクラーレン／メルセデス | 57 | 6(6) |
| 8 | 55 | C.サインツ | フェラーリ／フェラーリ | 57 | 8(8) |
| 9 | 22 | 角田裕毅 | アルファタウリ／ホンダ | 57 | 13(13) |
| 10 | 18 | L.ストロール | アストンマーティン／メルセデス | 57 | 10(10) |
| 11 | 7 | K.ライコネン | アルファロメオ／フェラーリ | 57 | 14(14) |
| 12 | 99 | A.ジョビナッツィ | アルファロメオ／フェラーリ | 56 | 12(12) |
| 13 | 31 | E.オコン | アルピーヌ／ルノー | 56 | 16(16) |
| 14 | 63 | G.ラッセル | ウイリアムズ／メルセデス | 56 | 15(15) |
| 15 | 5 | S.ベッテル | アストンマーティン／メルセデス | 56 | 18(20) |
| 16 | 47 | M.シューマッハー | ハース／フェラーリ | 56 | 19(18) |
| 17 | 10 | P.ガスリー | アルファタウリ／ホンダ | 52 | 5(5) |
| 18 | 6 | N.ラティフィ | ウイリアムズ／メルセデス | 51 | 17(17) |
|  | 14 | F.アロンソ | アルピーヌ／ルノー | 32 | 9(9) |
|  | 9 | N.マゼピン | ハース／フェラーリ | 0 | 20(19) |



復帰初戦のアロンソはリヤブレーキダクトにサンドイッチのパッケージが詰まる不運に見舞われリタイヤとなった。それでもスタート直後の位置取りのうまさを活かし、ポジションアップを果たすなど見せ場は作った。

A.Sakurai



マクラーレンは、メルセデス製パワーユニットへスイッチした初戦をダブル入賞で飾り2021年シーズンの幕開けを迎えた。展開が落ち着いたレース中盤でも、ノリス、リカルドともに1分36秒フラットのタイムをコンスタントに並べ、直近のライバルとなったフェラーリら中団勢のなかでも一歩抜きんでたパフォーマンスを披露した。なお、4位に入賞したノリスは昨年の開幕戦オーストリアGPでも自身初の3位表彰台を獲得しており、"開幕戦で強いドライバー"を印象づけた。

LAT

ガスリーも5番手につけ、マクラーレンのダニエル・リカルド、ランド・ノリスは6、7番手にとどまった。

ルクレールはレースでもスタート直後にメルセデスのバルテリ・ボッタスを仕留めて3番手に浮上したが、すぐに抜き返され、さらに一気に順位を上げてきたノリスにもかわされてしまう。ノリスは、最下位から追い上げてきたレッドブルホンダのセルジオ・ペレスの追撃を振り切って、中団最上位の4位完走を遂げた。

移籍後初レースのリカルドは、予選でいきなりノリスに打ち勝ったのはさすがだった。レースではペースが伸びず、ルクレールを抜きあぐねて7位に終わった。4周目のターン5でガスリーに追突され、フロアにダメージを負っていたことがレースペースに大きく影響したようだ。

フェラーリ新加入のカルロス・サインツは8位と不満の残る移籍後初レースとなった。現時点での力関係で言えば、フェラーリはマクラーレンには一歩およばず、アルファタウリとともにその下、10チーム中4～5番手に位置するといったところか。

しかしフェラーリがしっかりダブル入賞を果たした一方で、アルファタウリはガスリーが終盤にリタイアし（17位完走扱い）、角田裕毅は9位入賞にとどまった。

それでもガスリーが最下位に転落したあとのレースペースは決して悪くなかった。角田の素晴らしい追い上げを見ても、今季のＡＴ02が高い戦闘力を有しているのは明らかだ。問題はそのポテンシャルの高さを結果に活かせないチーム力であろう。ガスリーの接触事故は不可避だったかもしれないが、もしあのまま走れていれば最低でもルクレールと6位争いをし、ダブル入賞の可能性は充分あったはずだ。

去年もさまざまな要因から、せっかくの戦闘力を結果に反映しきれず、選手権7位に終わっている。今季はドライバー力が確実に上がっているだけに、フェラーリを凌いでマクラーレンに迫る活躍を期待したいところだ。

アストンマーティンとアルピーヌは、これら3チームに明らかに負けている。さらにアストンマーティンはアルファタウリとは対照的に、ドライバー力の弱さを露呈した。ランス・ストロールこそマシンの性能なりのレース運びで何とか10位入賞を果たしたが、セバスチャン・ベッテルのそれは完全に期待外れだった。予選は18番手に沈んだうえに、黄旗無視で最後尾へ降格。さらに決勝ではただひとり敢行した1回ストップ戦略が機能せず、15位に終わった。後半にはアルピーヌのエステバン・オコンに抜かれた直後に追突し、10秒のタイムペナルティを受ける失態も犯した。レース巧者であり、マシン開発にも多大な貢献を果たしてきたペレスが抜けた穴はかなり大きい。

一方で、下位に低迷してきたアルファロメオとウイリアムズは、確実に戦闘力を底上げしている。とくにアルファロメオのふたりはオコンを凌ぎ、ストロールに迫る11、12位のレース結果を出した。中団グループ内の下克上は、今季いっそう加速することだろう。

## 敗因は戦略的自由度の低さにあり

# 足りなかった逆転への1ピース。

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Red Bull

思えば1年前のレッドブル・ホンダも、「今季はタイトルを狙う」と、ぶち上げていた。しかし、新型コロナウイルスの世界的蔓延で7月に延期された開幕戦オーストリアGPは悲惨な結果に終わる。予選ではマックス・フェルスタッペンがメルセデスのバルテリ・ボッタスにコンマ5秒以上の大差をつけられ、レースでは2台ともにパワーユニット（PU）由来の電気系トラブルでリタイアを喫した。

　ボッタスがポール・トゥ・ウインを果たしたメルセデスに対し、戦闘力、信頼性ともに大きく差をつけられてのスタートとなったレッドブル・ホンダ。その後もRB16の不安定なマシン挙動に長く苦しみ、第7戦までにメルセデスが6勝を挙げたことで、タイトル争いは早々と決着がついてしまった。

　それに比べれば、先週の開幕戦は何と様変わりしたことか。フェルスタッペンは予選Q3までの全6セッションにおいて、ミディアムを履いたQ2以外で最速タイムをマークし続けた。Q3では2番手ルイス・ハミルトンに0・388秒差をつけてポールポジションを獲得し、1年前の雪辱を果たした。

　そしてレースではセーフティカーを挟んだ2度のスタートでいずれも首位を譲らず、レースペースも終始ハミルトンを凌いでいた。しかし、最初のピットインでアンダーカットされると、最終スティントでの猛攻も実らず、0・745秒差で勝利を逃した。

　直接の敗因は、レース終盤のフェルスタッペンのミスだった。その2周前のターン10でハミルトンがコースオフし、両者の差は一気に0・8秒まで縮まった。そしてフェルスタッペンは53周目のターン4で、アウトから抜き去



# FOCUS on HONDA




予選は不調だったペレスだが、レースでは持ち前のタイヤマネジメント能力を遺憾なく発揮。とくに38周目以降、中古のミディアムを履いたラストスティントでは首位ハミルトンとほぼ同じ1分34秒中盤のペースで周回していた。

っていった。しかしコース外を使っていたため、チームの指示で順位を譲ることに。最後の3周で死力を絞るが、すでにタイヤを使い果たし、ハミルトンの逃げ切りを許した。

そこに至る伏線としては、まずセルジオ・ペレスの脱落があった。フォーメーションラップ中に電源が落ち、ピットスタートを余儀なくされる。その結果フェルスタッペンは孤軍奮闘を強いられ、逆にメルセデスは戦略の自由度が大幅に増した。

それでもレース序盤にフェルスタッペンがハミルトンを引き離せていれば、アンダーカットを防げていたはずだ。しかし細かなトラブルも災いし、12周目の時点でも2秒以上のギャップを築けず、メルセデスはレッドブルに先んじて最初のピットインを行なった。

さらに言えば、手持ちのタイヤがハード2セットのハミルトンに対し、フェルスタッペンはミディアム、ハード1セットずつだったことも戦略を縛ることになった。第2スティントをハードで走れていたら2回目のピットインをより遅らせ、最後のバトルであれほど危険を冒さずにハミルトンを抜けていたかもしれない。

勝てたはずのレースを落としたことで「直後のガレージ内は、がっかり感のほうが大きかった」と、ホンダの山本雅史マネージングディレクター（MD）は述懐する。しかしすぐに、そのガッカリ感は「メルセデスと戦えるパッケージになったことへの今後の期待」が上回っていった。

新世代のホンダ製PUは出力増加に成功しただけでなく、低重心、コンパクトになったことで車体の空力、運動性能向上に貢献した。今季の技術規約変更がメルセデスのローレーキコンセプトに不利であることも追い風になった。あくまで開幕戦時点だが、車体＋PUのマシンパッケージはメルセデスより確実に上なのではないか。

新加入のペレスにはもう少し習熟の時間が必要だが、ドライバーラインアップも確実に底上げされた。この3要素を統括し、最大限の力を発揮させるための戦略立案、遂行能力などのいわゆる「チーム力」は、レッドブルはもとから高い評価を得ている。「タイトルを狙えるパッケージになっている」と言う山本MDの手応えは、次戦以降具体的な結果となって出てくるはずだ。





追い詰められたメルセデスが賭けた
たったひとつの作戦

# “王者の理論”にレースを委ねて

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：LAT／Mercedes

予選Q3ではレッドブルのマックス・フェルスタッペンから0・388秒遅れの2番手。そこから開幕戦勝利を飾ったルイス・ハミルトンとメルセデスは、見事な逆転劇に成功したと言えるだろう。

レース時に近いコンディションで走行できるのはFP2のみ。1時間に短縮されたフリー走行でロングランのペースを比較するのは難しいが、レッドブルとメルセデスのペースが互角であったと仮定して、それぞれのチームの捉え方は異なっていた。

予選におけるフェルスタッペンの速さを予測していたメルセデスにとって、勝つための選択肢は唯一、作戦で前に出ること。第1スティントを最短にしてアンダーカットをしかけるため、そして2度目のピットストップでも先手を取ってアンダーカットを許さないため、レース用に新品のハードタイヤ2セットを手元に残していた。速いレッドブルを“抑える”策を意識していた。

一方、予選での優位性を確信したレッドブルにとって大切なのは、自分たちのレースに集中し、305㎞を最短時間で走り切ることだった。セルジオ・ペレスが11番手スタート（その後、フォーメーションラップ中のトラブルによってピットスタート）になってしまったことは誤算だったが、バーレーンはオーバーテイクが可能なコースであり、仮にメルセデスに前に出られたとしても“最速”の作戦で追い上げるレースはフェルスタッペンの得意とするところでもある。

しかし実際にレースが始まると、思いのほかメルセデスに有利な展開となった。第1スティントのハミルトンは終始、フェルスタッペンをアンダーカットできるレンジに留まり続けることに成功した。理由のひとつは、ディファレンシャルに問題を抱えたフェルスタッペンのペースが上がらなかったこと──低速コーナーからの立ち上がりでリヤの一輪がホイルスピンする状態では、タイヤを守るため微妙なアクセルワークが求められた。

もうひとつの理由は、ハミルトン自身“攻めのショートスティント”でフェルスタッペンから離れず、最小限の周回数をクリアし、先にピットに入るという目標が明確だったことだ。



LAT

3つ目の理由は、レース後に問題となったターン4出口のトラックリミットである。今回のバーレーンGPでは、フリー走行や予選中に4輪が白線の外側の縁石にもかからなかった場合にはタイムが抹消された。しかしレースにおいては、ラップタイムに関する限り「監視されない」というレースディレクターの通達がなされていた。昨年のバーレーンGPと同じ“制限”に戻ったのである。

ただし、そこでは同時に「競技規則27条の3項」への注意喚起があらためて記されている──ドライバーは常にコースと定められた域を走行し“正当な理由なくコースを外れてはならない”とする基本的な条項だ。ハミルトンは“ターン4のトラックリミットはモニターされない”という一文を拡大解釈し、27条の3項を無視し、コース外を走っても許されると判断した。



## 14年以来、初めて 他チームからの脅威にさらされ “勝つためにはどんな手も使う” 姿勢が露わになった

Mercedes

確認できる映像は少ないが、レース中のレッドブルやメルセデスの無線から、彼がターン4出口でコンスタントにコース外を走行していたことは明らかだ。ハミルトン自身「そのほうが速かった」と明言しているのだから、故意にアドバンテージを得ていたことは本人も認識している。タイムだけでなく、タイヤ管理に関しても。

この件は53周目のフェルスタッペンのオーバーテイクとは切り離して考えなければならない（フェルスタッペンに対する〝ポジションを戻せ〟という指示は、トラックリミットの微妙な判断とは関係なく、どのコーナーでも可能性がある）。

1回目のピットストップで首位に立ったハミルトンは、第2スティントの序盤を速いペースで走った結果、予想よりも早い段階で2回目のピットストップを迎えることになる。28周目、フェルスタッペンが2秒後方まで迫ったところで、リベンジのアンダーカットを危惧したメルセデスはハミルトンをピットに呼んだ。徹底的に、トラックポジションを重視したのだ。レースディレクターがメルセデスに対して、ターン4出口でコース外を使わないようようやく指示を出したのは、その8周後のことだ。故意にコース外を走行してアドバンテージを得ても、ハミルトンがペナルティを負うことはなかった。

F1にデビューした07年、彼がさまざまなシーンで前代未聞のレギュレーション解釈からアドバンテージを得たことはいまも記憶に残っている。08年の開幕戦、FIAがプレスルームで配布したレギュレーション解釈への解説書は〝マーシャルの指示に従う〟等、基本的なレーシングマナーを再確認し、ルールの隙を巧妙に突いたマクラーレンとハミルトンの行為が〝今後は通用しない〟と知らしめるものだった。

いまではフェアなイメージのハミルトンであるが、14年以来、初めて他チームからの脅威にさらされて〝勝つためにはどんな手も使う〟姿勢が露わになった。メルセデスが政治的にも非常に賢明な、高いスキルを備えていることを、レッドブルは再認識しなくてはならない。

終盤には11周フレッシュなタイヤでハミルトンの真後ろまで追い上げたフェルスタッペン。しかし風向きを考えるとリスキーなターン4で勝負することになったのは、ホームストレートからターン1でオーバーテイクを完了することがかなわなかったから――予選のデータで比較すると、フィニッシュラインではフェルスタッペンの速度が上回っていても、スピードトラップまでの伸びはハミルトンのほうが大きい。DRSを使っても差を詰め切れなかった一因である。

LAT



写真は2007年の第10戦ヨーロッパGPでのワンシーン。序盤に降り出した大雨により1コーナーでコースオフしたハミルトンは、マシンに乗ったままクレーンに吊り上げてもらい復帰。前代未聞の珍事であった。

F2も2021年シーズンがバーレーンで開幕
新フォーマットは若手に何を求めるのか

# 冷えた頭と肝っ玉

Text：ロベルト・キンケロ（Roberto Chinchero）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB



FIA F2選手権の開幕戦が行なわれた週末、2021年シーズンに頭角を現すためには、物事に動じない冷静さが必要であることが実証された。今季F2は、週末に3レースを実施する新フォーマットを採用。その最初のラウンドでは、今季のタイトル候補のひとりに挙げられていた周冠宇が好結果を残した。

ユニ・ヴィルトゥオーシからF2での3年目を戦う周は、予選でトップタイムをマークし、フィーチャーレースのポールポジションを獲得。1回目のスプリントレースで7位、2回目のスプリントレースで3位につけただけでなく、フィーチャーレースを見ごとに制した。サクヒールでは非常に重要な要素とされるタイヤマネジメントでライバルとの違いを見せつけ、ミスを犯すことなく、周囲の状況をうまく利用しながら強さを発揮した。

周の活躍は開幕前から予想されていたが、リアム・ローソンについては〝想定外〟と言える。ハイテックのルーキーがシーズン最初のレースで優勝したことで、今年の勢力図は予想とは違ったものとなると思わせた。予選8番手につけたローソンは、予選上位10名がリバースグリッドとなるレースで、3番グリッドから発進し、すぐにポールシッターのテオ・プルシェーをかわしてトップに浮上。その後は23周にわたってトップの座を守り切った。

ローソン以外には、ルーキーがもうひとり、F2デビューの週末に勝利を飾った。2回目のスプリントレースを制したオスカー・ピアストリだ。強豪プレマの新人は、ローソンとフェリペ・ドルゴヴィッチの接触によるセーフティカー導入をうまく利用し、新品のタイヤに交換。20年のFIA F3王者は、昨シーズン見せた素晴らしいパフォーマンスをF2デビューの週末に発揮してみせた。予選での走りはまだ完璧とはいえないものの、与えられたチャンスを確実にものにした。

サクヒールでの3日間で、開幕前から活躍が期待されていたドライバーたちのなかには、好調なスタートを切った者がいる一方、ミスや予想外の出来事によって、波に乗れなかった者もいた。ダン・ティクトゥムはフィーチャ


佐藤万璃音は今季も引き続きトライデントからF2に参戦。バーレーン戦での予選は18番手と振るわなかったが、スプリントレース２で粘り強い走りを見せて８位に入賞。１ポイントを獲得した。





上：今季のF2開幕ラウンドのスプリントレース２＝レース２を制したピアストリはオーストラリア出身の19歳。2017年にUAE F4選手権で四輪デビューを飾ると、これまで英国F4などに参戦。2019年はFIA F3にプレマから参戦すると、初年度ながらチャンピオンに輝いた。下：開幕戦のフィーチャーレースを制した周は３年目の今季もユニ・ヴィルトゥオーシから参戦。昨季は１勝を含む６度の表彰台を獲得し、ランキング６位につけた。



## 2021 FIA F2選手権
## Rd.1 バーレーン リザルト（Top10）

### スプリントレース 1

| Pos. | No. | Driver | Team | Laps | Time/Gap |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 7 | L.ローソン | ハイテックGP | 23 | 44'11"624 |
| 2 | 6 | J.ダルバラ | カーリン | 23 | +0"925 |
| 3 | 14 | D.ベックマン | チャロウズ | 23 | +14"382 |
| 4 | 1 | R.シュワルツマン | プレマ | 23 | +17"078 |
| 5 | 2 | O.ピアストリ | プレマ | 23 | +17"504 |
| 6 | 9 | C.ルンガー | ART | 23 | +18"552 |
| 7 | 3 | 周冠宇 | UNIヴィルトゥオーシ | 23 | +22"289 |
| 8 | 5 | D.ティクトゥム | カーリン | 23 | +24"860 |
| 9 | 12 | L.ツェンデリ | MPモータースポーツ | 23 | +27"291 |
| 10 | 8 | J.ビップス | ハイテックGP | 23 | +27"933 |

### スプリントレース 2

| Pos. | No. | Driver | Team | Laps | Time/Gap |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | O.ピアストリ | プレマ | 23 | 46'19"610 |
| 2 | 9 | C.ルンガー | ART | 23 | +0"774 |
| 3 | 3 | 周冠宇 | UNIヴィルトゥオーシ | 23 | +2"076 |
| 4 | 6 | J.ダルバラ | カーリン | 23 | +2"494 |
| 5 | 11 | R.ヴェルショール | MPモータースポーツ | 23 | +2"966 |
| 6 | 10 | T.プルシェー | ART | 23 | +3"759 |
| 7 | 14 | D.ベックマン | チャロウズ | 23 | +6"387 |
| 8 | 25 | 佐藤万璃音 | トライデント | 23 | +8"096 |
| 9 | 22 | M.ナニーニ | HWA | 23 | +9"733 |
| 10 | 17 | M.アームストロング | DAMS | 23 | +12"180 |

### フィーチャーレース

| Pos. | No. | Driver | Team | Laps | Time/Gap |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 3 | 周冠宇 | UNIヴィルトゥオーシ | 32 | 1:02'27"858 |
| 2 | 5 | D.ティクトゥム | カーリン | 32 | +0"482 |
| 3 | 7 | L.ローソン | ハイテックGP | 32 | +2"950 |
| 4 | 11 | R.ヴェルショール | MPモータースポーツ | 32 | +4"095 |
| 5 | 17 | M.アームストロング | DAMS | 32 | +9"792 |
| 6 | 6 | J.ダルバラ | カーリン | 32 | +11"926 |
| 7 | 1 | R.シュワルツマン | プレマ | 32 | +12"159 |
| 8 | 10 | T.プルシェー | ART | 32 | +18"479 |
| 9 | 4 | F.ドルゴビッチ | UNIヴィルトゥオーシ | 32 | +19"764 |
| 10 | 22 | M.ナニーニ | HWA | 32 | +19"852 |

### 2021 FIA F2 ドライバーズランキング

| Pos. | No. | Driver | Team | Pts. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 3 | 周冠宇 | UNIヴィルトゥオーシ | 41 |
| 2 | 7 | L.ローソン | ハイテックGP | 30 |
| 3 | 6 | J.ダルバラ | カーリン | 28 |
| 4 | 2 | O.ピアストリ | プレマ | 21 |
| 5 | 5 | D.ティクトゥム | カーリン | 19 |
| 6 | 11 | R.ヴェルショール | MPモータースポーツ | 18 |
| 7 | 9 | C.ルンガー | ART | 16 |
| 8 | 1 | R.シュワルツマン | プレマ | 16 |
| 9 | 14 | D.ベックマン | チャロウズ | 12 |
| 10 | 17 | M.アームストロング | DAMS | 10 |

開幕戦バーレーン終了時点

ーレースで2位になったが、最初の2レースでアグレッシブすぎ、表彰台フィニッシュの機会を逸した。また、ロバート・シュワルツマンも、ミスや正確さに欠けたために表彰台に立つことができず、当初の予想にまったくおよばない結果に。クリスチャン・ルンガーも浮き沈みが激しかった。一発の速さは充分だったが、レースの組み立てがうまくいかなかった。ARTのドライバーは、予選でわずか0・003秒差で周に届かなかった。それでも、2レース目で2位表彰台に立つことができたが、結果的には貴重なポイントを稼いでサクヒールを後にするチャンスを不意にしてしまった。

21年のスタートとなるバーレーンでのレースを終えて分かったのは、週末3レースという新たなフォーマットの導入によって、間違いなく、チャンピオンシップを狙うドライバーたちのアプローチはこれまでとは大きく変わるということだった。

カレンダーに含まれる24レースのうち16レースがリバースグリッドになる。サクヒールでのレースを見る限り、毎レース、着実にポイントを稼ぐためには、冷静さと図太い神経が必要とされる。〝地に足がついている〟こと、つまり成熟していることが求められるということだ。つまり、バーレーンで周が見せたように、決定的な瞬間には速さを発揮し、優勝争いに絡めないときには分別のある行動を採るという判断が重要だ。そう考えると、現段階で周がランキングトップに立っているのは、当然のことだといえる。

SAN-EI
CORPORATION



# SUPER GT TEST FUJI

## スーパーGT公式テスト
## 富士スピードウェイ

開幕を間近に控え、3月末に公式テストが富士で行なわれた
オフのテストはこれが最後となる
近年はテスト規制が厳しく、走行時間は多くない
限られた時間のなかで、効率良く最適解を見つけ出した者だけが
開幕ダッシュを決めることができる

Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）

# 仕込み完了。

**開幕前の最後のテスト終了**
**さあ、あとは戦いを待つばかり**

SUPER GT TEST FUJI

# GT500 Report

●富士スピードウェイ ●3月27-28日




高値安定で好調をキープし続けるau。関口と坪井との相性も良く、今季のチャンピオン候補の筆頭と言っても良いだろう。「今年はチャンスだと思う」と坪井自身も語っている。

富士でのスープラの優位性は
揺るがずもGT-R復活の兆し

## 好調auが速さをキープし準備万端

Text：角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）
Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

昨年は新型コロナウイルスの影響で中止となった富士公式テストだが、今季は感染防止対策がとられたうえでの有観客開催となった。昨シーズンは、ドラッグの少ないマシン特性を活かしたGRスープラが、ロングストレートを含む富士で強さを見せた。このオフ、そのポテンシャルに磨きがかかったのか、それともライバルが追いつき、追い越したのか。

初日に驚かされたのは、午前のセッションでモチュール オーテックGT-Rがトップタイムをマークしたことだ。昨年、鈴鹿では勝利したものの、富士では極度の不振に陥った。ハイダウンフォースコース寄りに振った空力特性と、エンジンのポテンシャル不足が原因と言われていたが、このオフは失地回復にさぞ励んだであろうと思わせる勢いだ。

午後のセッションの最後には、クラスごとの占有走行枠が設けられたが、そこでも5番手とまずまずのタイムをマークしている。タイヤが違うカルソニックIMPUL GT-Rも7番手となっていることから、マシンでの性能向上が見られたと思われる。

昨年は、富士ではGRスープラをNSXが追い、その2強に置いていかれた感のあるGT-Rだったが、今回のテストの一発を見る限り、三つ巴の様相を呈してきた。ただし、スーパーGTには、「テストはテスト」という“業界基準”がある。ぬか喜びはご法度だが、期待せずにはいられないところだ。

2日目は雨が予想されたため、基本的には初日にメインメニューが集中。ほとんどのマシンのベストタイムは1

S.Yoshida




復調の兆しが見えるGT-R。モチュールは2日目の午後はたっぷりとロングを試した。同じミシュランユーザーのクラフトスポーツは他車との接触があり、初日の午後をキャンセル。

## GT500 公式テストリザルト

●3月27-28日　●S1：晴れ/ドライ　●S2：晴れ/ドライ　●S3：雨～曇り/ウエット～ドライ　●S4：曇り～雨～曇り/ドライ～ウエット～ドライ

| 順位 | No. | 車名 | ドライバー | タイヤ | S1 | S2 | S3 | S4 | Best |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 36 | au TOM'S GR Supra | 関口雄飛／坪井翔 | BS | 1'28"207 | **1'27"760** | 1'30"134 | 1'29"116 | **1'27"760** |
| 2 | 14 | ENEOS X PRIME GR Supra | 大嶋和也／山下健太 | BS | 1'29"030 | **1'27"949** | 1'29"370 | 1'30"184 | **1'27"949** |
| 3 | 23 | MOTUL AUTECH GT-R | 松田次生／R.クインタレッリ | MI | **1'28"192** | 1'28"317 | 1'29"033 | 1'28"397 | **1'28"192** |
| 4 | 17 | Astemo NSX-GT | 塚越広大／B.バゲット | BS | 1'28"656 | **1'28"287** | 1'29"246 | 1'28"900 | **1'28"287** |
| 5 | 39 | DENSO KOBELCO SARD GR Supra | H.コバライネン／中山雄一 | BS | 1'28"757 | **1'28"293** | 1'30"149 | 1'29"451 | **1'28"293** |
| 6 | 19 | WedsSport ADVAN GR Supra | 国本雄資／宮田莉朋 | YH | 1'28"853 | **1'28"319** | 1'29"325 | 1'29"714 | **1'28"319** |
| 7 | 12 | カルソニック IMPUL GT-R | 平峰一貴／松下信治 | BS | 1'28"506 | **1'28"371** | 1'29"539 | 1'30"038 | **1'28"371** |
| 8 | 8 | ARTA NSX-GT | 野尻智紀／福住仁嶺 | BS | 1'28"761 | **1'28"386** | 1'30"384 | 1'30"172 | **1'28"386** |
| 9 | 1 | STANLEY NSX-GT | 山本尚貴／武藤英紀 | BS | 1'28"589 | **1'28"431** | 1'29"811 | 1'29"206 | **1'28"431** |
| 10 | 37 | KeePer TOM'S GR Supra | 平川亮／阪口晴南 | BS | **1'28"464** | 1'28"618 | 1'29"436 | ― | **1'28"464** |
| 11 | 3 | CRAFTSPORTS MOTUL GT-R | 平手晃平／千代勝正 | MI | 1'29"723 | ― | **1'29"475** | 1'30"351 | **1'29"475** |
| 12 | 38 | ZENT CERUMO GR Supra | 立川祐路／石浦宏明 | BS | **1'28"599** | 1'28"610 | 1'30"039 | 1'29"537 | **1'28"599** |
| 13 | 64 | Modulo NSX-GT | 伊沢拓也／大津弘樹 | DL | 1'29"294 | **1'28"652** | 1'30"062 | 1'28"828 | **1'28"652** |
| 14 | 16 | Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT | 笹原右京／大湯都史樹 | DL | 1'29"335 | 1'29"028 | 1'28"834 | **1'28"709** | **1'28"709** |
| 15 | 24 | リアライズコーポレーション ADVAN GT-R | 高星明誠／佐々木大樹 | YH | 1'29"168 | **1'28"860** | 1'31"598 | 1'29"304 | **1'28"860** |

T.Ogasawara



### 最高速　GT-RがNSXを上回るスピードを見せる

岡山のテストでは、最高速はほぼすべてのセッションでGRスープラ>GT-R>NSXの順だった。直線が短い岡山から、ロングストレートの富士ではこの構図がどう変化するのか興味深かったが、似たような印象となった（データはベストのスピードのため、スリップの可能性もあり）。GT-Rのウイングは、GRスープラと比較すると昨年同様にその角度が寝ているように見えたものの、トップスピード自体は増していると考えて良さそうである。今回最速の36号車は、昨年も最高速は高く、同じ傾向が続いている。なお、昨年開幕戦予選で300㎞/hオーバーを記録したのは４台。そのうちもっとも高かったのはキーパーで、今回の36号車と同じ302㎞/hだった。

T.Ogasawara

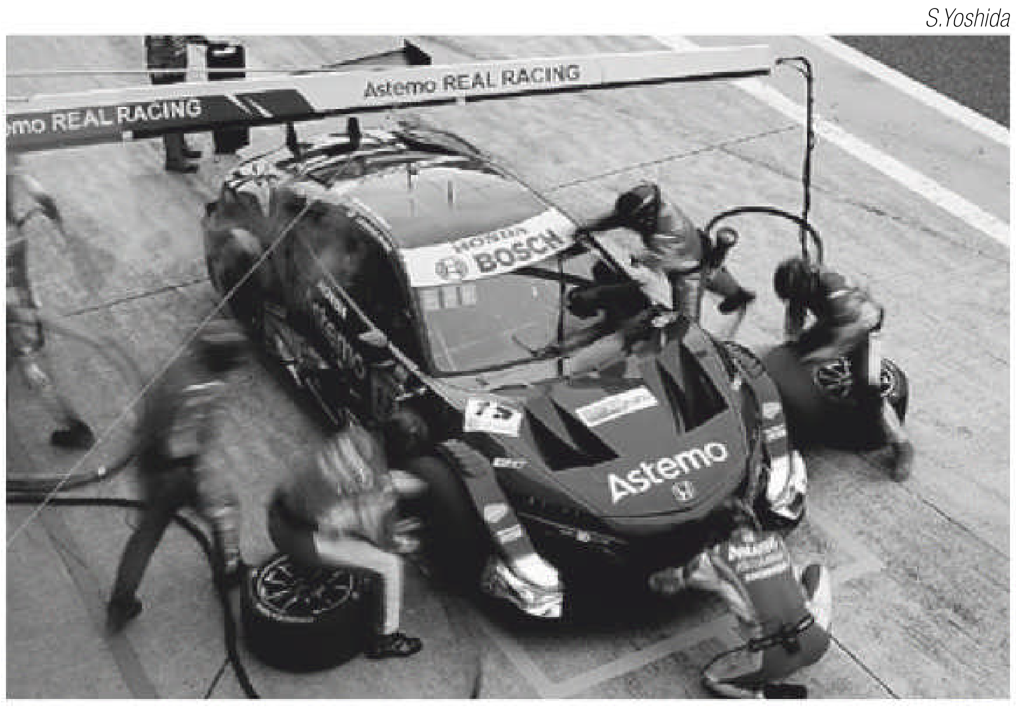



昨年のGT-Rの最大の課題であった直線スピード不足は、今回のテストでは克服しつつあるように見えた。トヨタ勢にはおよばないものの、NSXを上回る。

**■最高速データ**

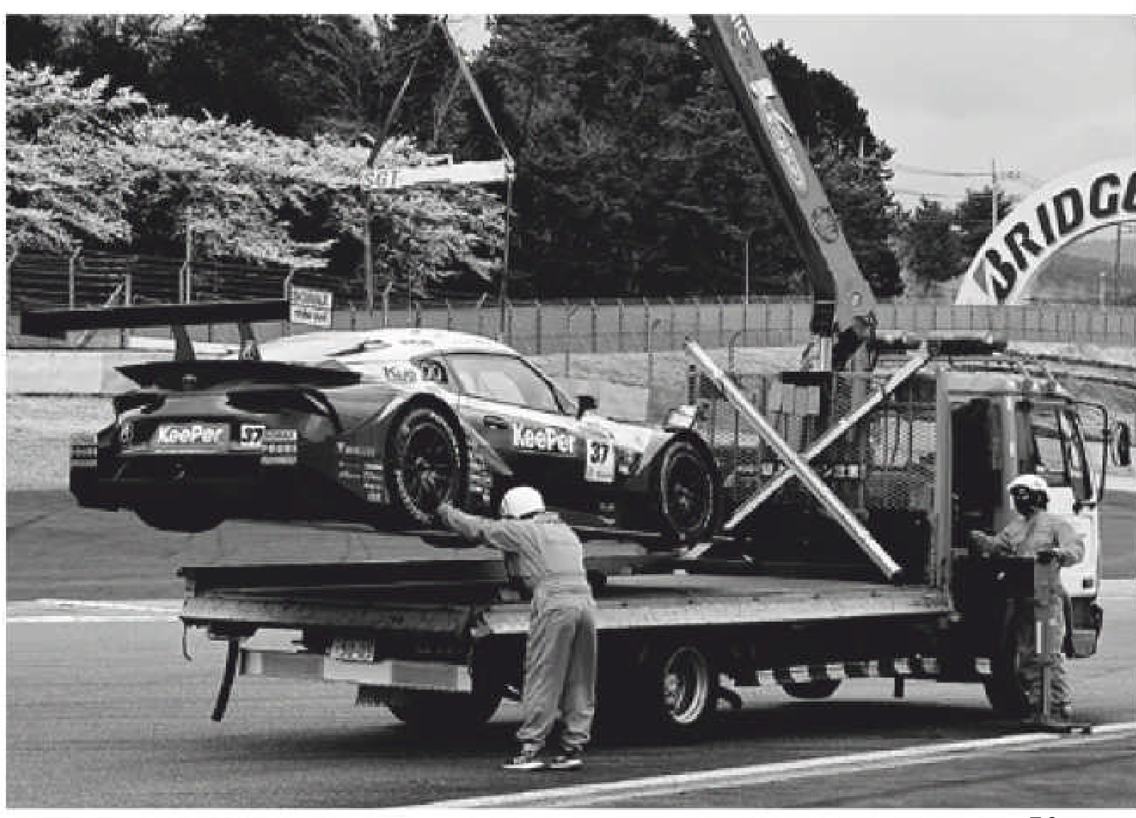
| 順位 | No. | S1 | S2 | S3 | S4 | Best |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 36 | 295.890 | **302.521** | 300.836 | **302.521** | **302.521** |
| 2 | 39 | 292.683 | 298.343 | 300.000 | **301.676** | **301.676** |
| 3 | 37 | 295.890 | **301.676** | 299.169 | ― | **301.676** |
| 4 | 38 | 293.478 | **300.836** | 295.890 | 298.343 | **300.836** |
| 5 | 14 | 293.478 | **300.000** | 299.169 | 297.521 | **300.000** |
| 6 | 23 | 291.105 | 295.890 | 296.703 | **298.343** | **298.343** |
| 6 | 24 | 288.770 | 295.890 | 292.683 | **298.343** | **298.343** |
| 8 | 1 | 291.892 | 296.703 | 293.478 | **297.521** | **297.521** |
| 9 | 17 | 291.105 | **296.703** | **296.703** | **296.703** | **296.703** |
| 9 | 19 | 291.105 | **296.703** | 293.478 | 293.478 | **296.703** |
| 9 | 12 | 291.892 | 295.890 | **296.703** | **296.703** | **296.703** |
| 9 | 3 | 285.714 | ― | 293.478 | **296.703** | **296.703** |
| 9 | 64 | 288.000 | **296.703** | 292.683 | 294.278 | **296.703** |
| 14 | 8 | 286.472 | 291.892 | 295.082 | **295.890** | **295.890** |
| 15 | 16 | 285.714 | 291.892 | **294.278** | 291.892 | **294.278** |

S.Yoshida




アステモはホンダ勢最速となる４番手につけた。今季はNSXが得意とするであろう、ハイダウンフォースコースのレースが増えて、シリーズ争いは有利と見られている。そのため富士は“そこそこ”の位置につければチャンピオンは近づく？

初日のコースオフ、２日目のエンジントラブル等ややドタバタ感があったキーパーだが、テストそのものは順調で、メニューをほとんど消化。サッシャの代役の晴南もタイムは出ており、開幕に向けての準備はできているようだ。



T.Ogasawara

日目にマークしたものだが、一番時計はauトムスGRスープラが記録している。auスープラは昨年から高値安定しており、それはサッシャ・フェネストラズから坪井翔にスイッチしても変わらない。

トムスのもう1台のキーパー トムスGRスープラは、今回はタイムが伸びていないが、それは心配ないだろう。なぜなら昨年も同様にオフのテストのポジションは下位に沈んでいたが、開幕したらいきなりPPを獲得し、そのまま優勝したのだから。

今回は2日目にエンジントラブルが発生し、午後は走ることができなかったものの、その時点でメニューはほとんど消化して大きな影響はなかった。ただ、平川亮と組むのがフェネストラズではなく、阪口晴南である点が未知数ではあるが。

ホンダ勢は、昨年富士で1勝しているアステモNSX-GT（昨年の車名はケーヒンNSX-GT）が、４番手タイムをマークし、他のNSXは中盤以降という順位になった。気になるのはARTA NSX-GTの８番手という位置。昨年富士で２回PPを獲得し、２番手だった開幕戦は実質PPだった（Q１のタイムがPPより上）ほど富士を得意としているはず。スタンレーNSX-GTも同じことが言えるのだが、先の〝業界基準〟がもっとも適用されがちなホンダだけに、開幕戦ではいきなり、ということもあり得る。いずれにせよ、新車２年目の戦いは、各車の差が拮抗するのが常。昨年以上の戦いは間違いないだろう。

# GT300 Report

●富士スピードウェイ　●3月27-28日




ディフェンディングチャンピオンのリアライズにとって、富士は昨年1勝している得意コース。最高速もトップレベルで推移しており、今季第2戦の優勝候補筆頭と言える。

## GT-R勢が上位独占
# 昨年王者リアライズの速さは健在

Text : auto sport web
Photo : Photo : 吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

岡山公式テストでは、ウラカン、BRZ、GRスープラなどが一発に関しては好調だったが、富士に場所を移すとその勢力図はどうなるか注目されたGT300。結果は、GT-R GT3勢が上位を独占するというかたちになった。

そのなかでもリアライズ日産自動車大学校GT-Rが、初日午前中にベストタイムを刻み、結局これがテスト期間中のトップタイムとなった。テストタイムはあくまでも参考レベルに過ぎないが、J・P・デ・オリベイラも満足気であった。ゲイナーTANAX GT-R、RUNUP RIVAUX GT-Rがこれに続き、トップ3はすべてGT-Rが並んでいる。

一方、悩んでいるのがスバルBRZ R&D SPORTだ。今季からマシンが新車になり、空力性能も進化。それに合わせてサスペンションも硬めの方向にシフトし、タイヤとのバランスを模索している段階だというが、いまひとつベストのものが見つかっていないという。とはいえ「高速域のパフォーマンスは上がっている感じがあり、エアロをうまく使うことができれば、鈴鹿、オートポリス、SUGOあたりはワクワク感がある」と井口卓人は語っている。

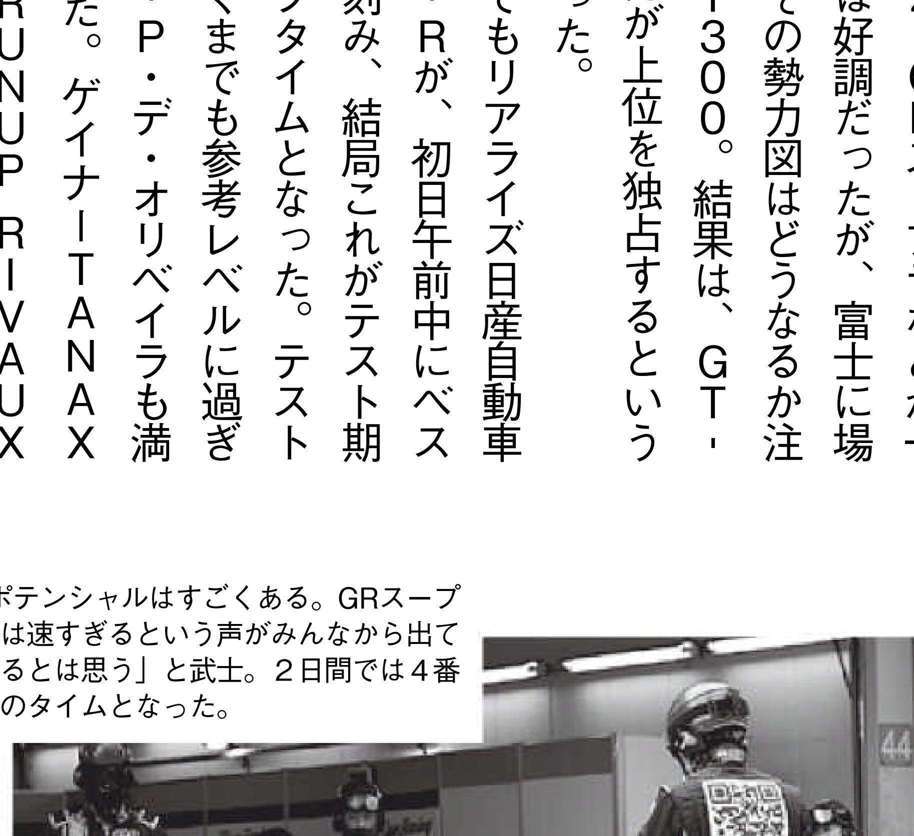
岡山でも富士でもコースを選ばず上位にいるのがGRスープラだ。岡山では埼玉トヨペットGBが、富士ではたかのこの湯GRスープラGTがともに初日にトップタイムをマーク。同車は今季3台に増え、こちらの同門対決も楽しみのひとつと言えそうだ。

**3台目のGRスープラが登場**

### たかのこの湯がシェイクダウンでいきなり驚速

今回のテストがシェイクダウンだった、たかのこの湯GR Supra GTが、初日の午後のセッションでいきなりトップタイムをたたき出した。メンテナンスはつちやエンジニアリングとRS中春が担当し、土屋武士が今回第3ドライバーとして登録。ベストタイムは、堤優威がタイヤテストを行なっている過程で記録した。「最初からすごく安定感があって、クセがない。走りだけでなくパーツのひとつひとつの仕上がりが良くて、アップライトも削り出しで、手が込んでいるように感じます」と堤。同様に三宅淳詞も、「セットアップもまだ煮詰まっていない状況にも関わらず、いきなり調子が良くてビックリしています」と笑う。他の2台のGRスープラは、それぞれブリヂストン、ダンロップを履くが、たかのこの湯はヨコハマである。「これからどんどんいじっていくけど、対BS、対DLということもやっていかなければならないので、そこは楽しみでしかない」と武士は語った。

「ポテンシャルはすごくある。GRスープラは速すぎるという声がみんなから出てくるとは思う」と武士。2日間では4番手のタイムとなった。



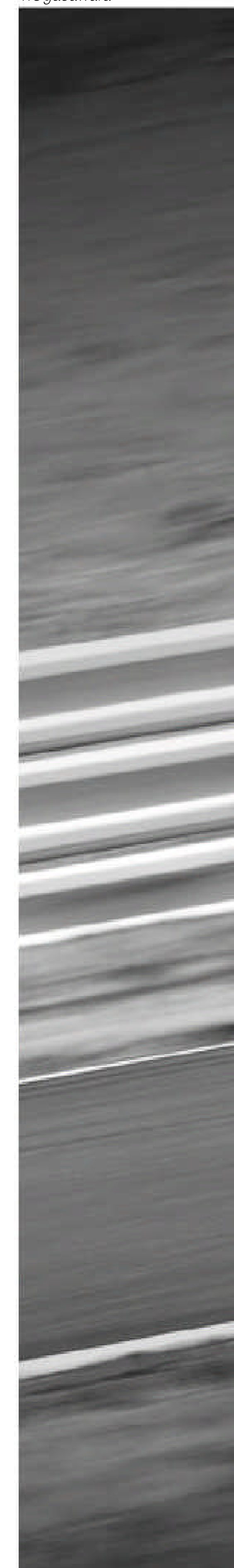

T.Ogasawara

## GT300 公式テストリザルト

●3月27-28日　●S1：晴れ/ドライ　●S2：晴れ/ドライ　●S3：雨〜曇り/ウエット〜ドライ　●S4：曇り〜雨〜曇り/ドライ〜ウエット〜ドライ

| 順位 | No. | 車名 | ドライバー | タイヤ | S1 | S2 | S3 | S4 | Best |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 56 | リアライズ日産自動車大学校 GT-R | 藤波清斗／J-P.デ・オリベイラ | YH | **1'36"476** | 1'37"434 | 1'38"233 | 1'37"128 | **1'36"476** |
| 2 | 11 | GAINER TANAX GT-R | 平中克幸／安田裕信 | DL | **1'36"658** | 1'37"106 | 1'38"385 | 1'38"012 | **1'36"658** |
| 3 | 360 | RUNUP RIVAUX GT-R | 青木孝行／田中篤／内田優大 | YH | **1'36"742** | 1'37"200 | 1'39"241 | 1'37"292 | **1'36"742** |
| 4 | 244 | たかのこの湯 GR Supra GT | 三宅淳詞／堤優威／土屋武士 | YH | 1'38"232 | **1'36"931** | 1'38"553 | 1'38"834 | **1'36"931** |
| 5 | 55 | ARTA NSX GT3 | 高木真一／佐藤蓮 | BS | **1'36"958** | 1'37"402 | 1'38"166 | 1'37"556 | **1'36"958** |
| 6 | 4 | グッドスマイル 初音ミク AMG | 谷口信輝／片岡龍也 | YH | **1'36"967** | 1'37"292 | 1'38"670 | 1'37"654 | **1'36"967** |
| 7 | 2 | muta Racing Lotus MC | 加藤寛規／阪口良平／小高一斗 | BS | **1'37"004** | 1'37"237 | 1'38"099 | 1'38"076 | **1'37"004** |
| 8 | 18 | UPGARAGE NSX GT3 | 小林崇志／名取鉄平 | YH | 1'37"234 | **1'37"072** | 1'39"325 | 1'38"306 | **1'37"072** |
| 9 | 65 | LEON PYRAMID AMG | 蒲生尚弥／菅波冬悟 | BS | **1'37"074** | 1'37"104 | 1'37"879 | 1'37"577 | **1'37"074** |
| 10 | 88 | JLOC ランボルギーニ GT3 | 小暮卓史／元嶋佑弥 | YH | 1'37"724 | **1'37"097** | 1'38"750 | 1'37"305 | **1'37"097** |
| 11 | 30 | TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT | 永井宏明／織戸学／上村優太 | YH | 1'37"354 | **1'37"103** | 1'38"985 | 1'38"218 | **1'37"103** |
| 12 | 96 | K-tunes RC F GT3 | 新田守男／平良響 | DL | 1'37"149 | **1'37"118** | 1'38"734 | 1'37"135 | **1'37"118** |
| 13 | 52 | 埼玉トヨペットGB GR Supra GT | 吉田広樹／川合孝汰 | BS | 1'36"830 | 1'38"170 | 1'37"266 | **1'37"166** | **1'37"166** |
| 14 | 7 | Studie PLUS BMW | 荒聖治／山口智英 | YH | **1'37"178** | 1'37"715 | 1'38"365 | 1'38"632 | **1'37"178** |
| 15 | 10 | GAINER TANAX with IMPUL GT-R | 星野一樹／石川京侍 | DL | **1'37"216** | 1'37"231 | 1'39"122 | 1'37"707 | **1'37"216** |
| 16 | 35 | arto RC F GT3 | S.ウォーキンショー／——／G.アレジ | YH | 1'41"055 | **1'38"229** | 1'38"713 | 1'38"272 | **1'38"229** |
| 17 | 87 | グランシード ランボルギーニ GT3 | 松浦孝亮／坂口夏月 | YH | 1'38"280 | 1'38"313 | **1'38"232** | 1'38"277 | **1'38"232** |
| 18 | 21 | Hitotsuyama Audi R8 LMS | 川端伸太朗／篠原拓朗 | YH | **1'37"263** | 1'37"379 | 1'37"536 | 1'37"821 | **1'37"263** |
| 19 | 25 | HOPPY Porsche | 松井孝允／佐藤公哉 | YH | **1'37"304** | 1'37"743 | 1'39"631 | 1'37"650 | **1'37"304** |
| 20 | 61 | SUBARU BRZ R&D SPORT | 井口卓人／山内英輝 | DL | 1'37"487 | 1'37"632 | 1'38"073 | **1'37"381** | **1'37"381** |
| 21 | 34 | Yogibo NSX GT3 | 道上龍／密山祥吾 | YH | **1'37"487** | 1'38"143 | 1'38"097 | 1'38"614 | **1'37"487** |
| 22 | 31 | TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT | 嵯峨宏紀／中山友貴 | BS | 1'37"803 | 1'38"032 | 1'38"972 | **1'37"534** | **1'37"534** |
| 23 | 5 | マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号 | 平木湧也／平木玲次 | YH | 1'38"160 | **1'37"581** | 1'37"838 | 1'38"900 | **1'37"581** |
| 24 | 60 | SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT | 吉本大樹／河野駿佑 | DL | 1'37"674 | **1'37"617** | 1'37"873 | 1'38"424 | **1'37"617** |
| 25 | 9 | PACIFIC NAC CARGUY Ferrari | 木村武史／K.コッツォリーノ | YH | 1'38"202 | 1'37"786 | 1'37"902 | **1'37"644** | **1'37"644** |
| 26 | 6 | Team LeMans Audi R8 LMS | 本山哲／片山義章 | YH | 1'37"967 | **1'37"760** | 1'39"735 | 1'38"666 | **1'37"760** |
| 27 | 50 | Arnage AMG GT3 | 加納政樹／柳田真孝 | YH | 1'39"052 | **1'38"015** | 1'39"211 | 1'39"640 | **1'38"015** |
| 28 | 48 | 植毛ケーズフロンティア GT-R | 田中優暉／飯田太陽／柴田優作 | YH | **1'38"688** | 1'38"970 | 1'39"682 | 1'39"775 | **1'38"688** |

T.Ogasawara



S.Yoshida




リアライズの対抗馬最右翼は間違いなくゲイナーだろう。今回も２番手タイムをマーク。ゲイナーが履くDLは、最近500でも上り調子なだけに、その恩恵もゼロではないはず。

本山がGTの現場に戻って来た。前回の岡山公式テストに続き、ルーキーである片山が多めにドライブしていた。タイムは26番手だったが、これからの伸びしろは充分期待できるだろう。




S.Yoshida

インディスタイルのスタートを練習

### 今季は“密”なスタートで緊張感高まる？



T.Ogasawara

19年の交流戦時に「イン側が絶対的有利」という意見もあったが、間違いなく迫力は充分。SNS上ではスタンドで見ていたファンからも称賛の声が多く見られている。

初日のセッション２の後に、『インディスタイル』と呼ばれるスタート練習が行なわれた。これはDTMで採用されている方式で、スーパーGTでも2019年のDTMとの交流戦で行なわれ、日本のファンに大きなインパクトを残した。２列に並び密集した状態から、一気に横一列に広がる様子は非常に迫力がある。このスタイルは、「もっとカッコ良く、違うものを見せたい」というGTA坂東正明代表の希望で行なわれたものだという。まずはコース幅の広い富士での決勝スタート時のみ（リスタートは使用せず）で採用される可能性もあるようだ。今回が初めてのドライバーも多かったが、大きな混乱もなく、「とくに危ない感じはなかった」という声多数。なお、装着するタイヤのウォームアップ性の違いから「有利なメーカーがあるはず」という声も。また、GT300は加速性能に差があることから、「ウチのクルマは絶対に前に行かれてしまうと思う」という意見もあった。

90年代からF1を観ているファンにとっては、感慨深いものがあるはず。あのヘルメットのカラーリングが日本を走る。アレジの息子、ジュリアーノがレクサスRC Fをドライブする。




T.Ogasawara

IMSAの次世代トップカテゴリーには最大6社が参入か

# BMWがLMDhを検討、初年度から本格参戦も!

Text：sportscar365
Photo：BMW



BMWチームRLLは今季もIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権に参戦するも、フルシーズンエントリーではなく、デイトナ、セブリング、ワトキンスグレン、プチ・ル・マンの４レースからなる“ミシュラン・エンデュランスカップ”の専用プログラムを実施する。

BMWが2023年から正式採用されるLMDhの評価・検討を継続していることが明らかになった。

LMDh規則の車両は、IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権のほか、WECのハイパーカークラスにも参戦でき、ル・マン24時間で総合優勝を争うことも可能だ。

BMWは近年、ツーリングカーやGT、電動レースに重点を置いてきたが、今季からDTMがクラス1車両ではなくGT3車両で競われることになったほか、20／21シーズン限りでフォーミュラE世界選手権から撤退するため、22年以降はグローバルなファクトリープログラムを失う状況だ。

そんななか、4月1日にBMWのモータースポーツダイレクターに就任したマイク・クラックは、Sportscar365の取材に対し、BMWにとってLMDhは「可能性のあるオプションのひとつ」であると明らかにした。

「我々はそれを注視している。研究もしており、興味を持っている。我々はLMDhはとてもいい規則だと考えている。現在の予算で総合優勝を達成することができる点が非常に魅力的だ。我々は数年前にIMSAと『DPi2・0』について話し合っていたが、そのときから私はとてもいいアプローチだと思っていた。他メーカーと同じように我々がLMDhを注視していることとは、みんな知っているだろう。すでにコミットを表明したメーカーもあるが、『すべての細かな動きについて、いちいち発表しない』ことも我々の哲学の一部なんだ。通常、我々はもう少し保守的だ。我々はそれを評価しており、そして経営陣に提案している。さて、何が起こるだろうか」

クラックは決定に関する詳細なタイムラインを示していないが、いくつかの選択肢が検討されていることを示唆。これには23年にBMWの車両がデビューする可能性も含まれる。

「我々は、最初から参戦する意味と、後から加わることの長所・短所が何であるかを検討する」とクラック。

「これらのクルマでどういった参戦機会があり、どんなタイムフレームで参戦できるか、どれくらいの台数なのか、カスタマーなのかファクトリープログラムなのか……といったことを確認する必要がある。取締役会にさまざまなオプションを提供すべきだろう」

BMWは過去には複数のカテゴリーでファクトリープログラムを同時に稼働していたことがあるにも関わらず、将来のモータースポーツに関しては予算が厳しくなる可能性があることにもクラックは言及する。

「BMWのようなブランドには、トップクラスのひとつに参加することが期待されるのは明白だ。我々やフェラーリ、シボレーのようなブランドが参戦しているのに、それらが総合優勝を争っていないことを常に残念に思っていた。LMDhにはその可能性があるので、参入を検討する価値がある。だが、周囲の世界が変化していることも忘れてはいけない。我々は過去に、とても予算のかかるプログラムをいくつも行なってきた。これからはどこに予算をかけていくのか、もっと注意して判断する必要がある。利用可能な出費は少ない。だから、何をしていくのか、何を利用できるのかを極めて慎重に評価しなければならない」

また、ル・マン・ハイパーカー（LMH）マシンの開発可能性を除外したかどうかと尋ねられると、費用対効果が高いためLMDhに「より関心がある」と、クラックは述べている。

「我々はそれについて慎重に検討しており、LMDhはLMHよりも持続可能性があると思っている」

なお、このBMWに加え、GM、そして現在LMDhの議論に関与している別の非公表マニュファクチャラーにおいても、取締役会レベルの決議待ちの状態であるとSportscar365は理解している。これら3マニュファクチャラーが参戦を決定すれば、すでに参入を表明しているアキュラ、アウディ、ポルシェと合わせ、LMDhのマニュファクチャラー数は6社となる。




今季もセバスチャン・ブエミとオリバー・ローランドというラインアップでフォーミュラEに参戦するニッサン。サウジアラビアでの開幕2連戦ではローランドがポイントを獲得した一方、ブエミは無得点に終わった。

### 『ロード・トゥ・トラック』から『トラック・トゥ・ロード』に転換

# ニッサンがFEに長期コミット 25/26年シーズンまで参戦へ

Text：autosport web　Photo：NISSAN

ニッサンが3月24日、2018／19年シーズンから参戦しているFIAフォーミュラ世界選手権への長期参戦を発表。25／26年に実施されるシーズン12まで活動を継続することを明かした。

ルノーからe・damsを引き継ぐかたちでシーズン5からフォーミュラEに参入したニッサン。参戦2シーズン目となった昨季はチームランキング2位となった同メーカーだが、これまでの2シーズンで『フェーズ1：ロード・トゥ・トラック（市販車からレースカーへ）』という技術目標を掲げ、実際にニッサンの主力電気自動車（EV）であるリーフの開発で得た知識と経験を電動パワーユニット開発に活用したという。今シーズンも引き続き選手権タイトルの獲得を狙うが、同時により速くパワフルな次世代型マシン『Gen3』が導入される22／23年シーズン9を見据え、『フェーズ2：トラック・トゥ・ロード（レースカーから市販車へ）』の取り組みにも着手。技術競争が激しいレースの世界でニッサンの技術をアピールし、EVのさらなる普及を目指す。

ニッサン・グローバルモータースポーツ・ダイレクターのトマソ・ヴォルペは「最初の2シーズンで素晴らしい結果を残した私たちにとって、今回フォーミュラEへの長期的な参戦を表明したことは、非常に重要なステップとなる」と語った。

「なぜなら私たちは、市販車の技術をレースカーに活用する『ロード・トゥ・トラック』のアプローチでフォーミュラEに参戦した。そして『Gen3』マシンでのレースまで参戦し続けることで、レースカーから市販車に技術をフィードバックする『トラック・トゥ・ロード』までの一連のサイクルを完成させることができるからだ。フォーミュラEは、ニッサンの電動化技術を世界中に示すだけでなく、より持続可能なモビリティを提供するという我が社の取り組みを示す絶好の機会だ」

また、ニッサンe・damsのチーム監督であるグレゴリー・ドリオとオリバー・ドリオは連名で次のようなコメントを発表している。

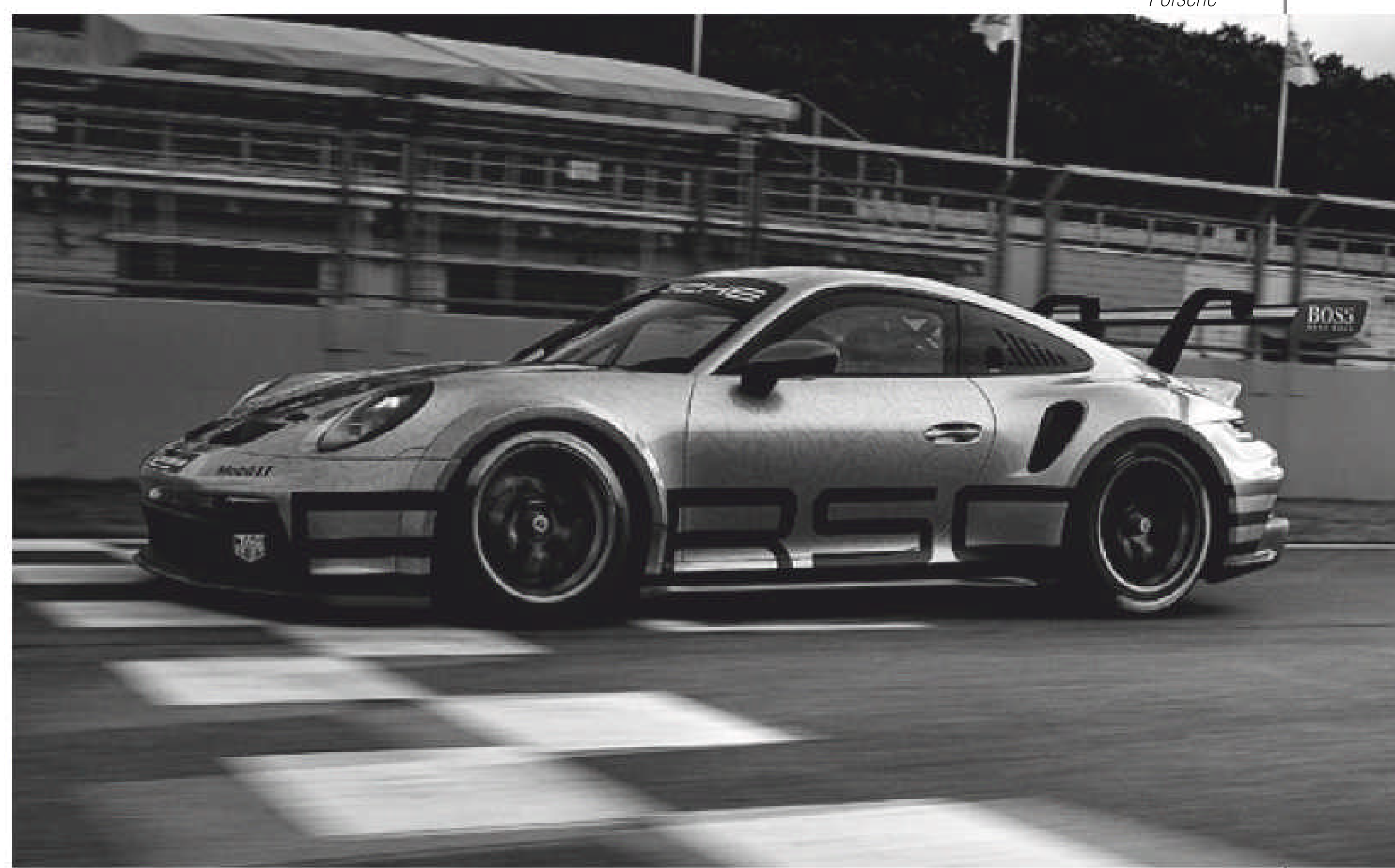
「ニッサンがフォーミュラEへの長期参戦を表明したことは、私たちが本選手権での強さとさらなる成功を追い求める姿勢の表れだ。新しい『Gen3』マシンは、より速く、よりパワフルになる。フォーミュラEのレースパフォーマンスが絶え間なく進化し続けていることは、ファンにとっても、このスポーツにとっても素晴らしいことだ」

ニッサンは今季、2台のフォーミュラEシャシーに同メーカーの市販電動車にちなみ、ブエミの23号車を『ニッサン・アリア』、ローランドの22号車を『ニッサン・リーフ』と命名した。



GT3

Porsche



### LMDh開発プログラムと並行

# ポルシェ、2023年に新型GT3マシン投入へ

Text：sportscar365

ポルシェのモータースポーツディレクターを務めるパスカル・ズーリンデンによれば、FIA GT3規格の新型911 GT3 Rは2023年にデビューする予定であり、すでに車両の開発が進められているという。

まもなくロードカーが販売開始となる911 GT3をベースとしてFIA GT3仕様に仕立てられる新世代の911 GT3 Rは、最近レースデビューした911 GT3 カップカーに続く、タイプ992型における２番目のレーシングカーとなる。

「我々は、992をベースにした新しいGT3 Rを2023年に持ち込む予定だ」とズーリンデン。

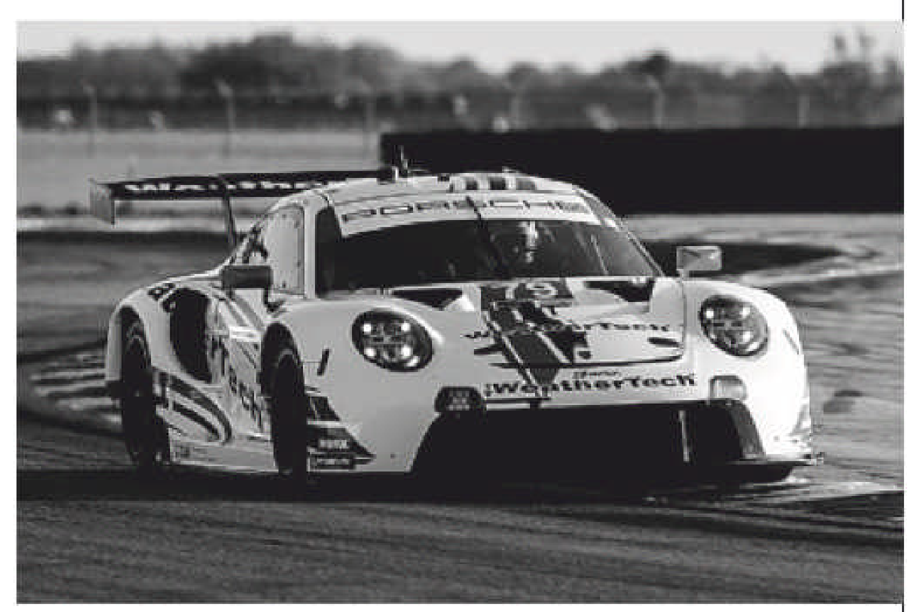
マシンの詳細についてはまだ明らかとなってはいないが、既存のタイプ991ベースのGT3車両（本記事写真下）は、新たなFIA GT3規則が導入される状況下においても、少なくとも来年までは適格であることを認めている。

BMWは、2022年にまったく新しいGT3マシンを導入する唯一のメーカーであると考えられている。ランボルギーニやアウディなど他のGT3メーカーは、既存のマシンにEvoキットを追加することを選択するものと予想されている。

新型911 GT3 Rの計画には、ホモロゲーション取得前の開発の一環として、22年にニュルブルクリンク耐久シリーズなどのレースへの参戦が含まれる模様だ。そしてカスタマーチームのレースデビューは例年１月に開催されるIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権の開幕戦デイトナ24時間となるものと思われる。

ポルシェは、現在開発を進めるLMDhマシンも23年のデイトナでデビューを予定しており、新型GT3マシンと新型LMDhマシンの開発作業を並行して行なっていることになる。

992型をベースとしたマシンは、すでに911 GT3 カップカー（上）が今季から投入されている。全幅は前モデルに対して約30mm拡大の1902mmに。エンジンは、排気量４ℓNAの水平対向６気筒で、最高出力510馬力を発揮。GT3車両になってどれほどのパフォーマンスを発揮するのかが注目される。



Porsche

NLS

### 22年の投入見据え実戦テストを計画

# 目下開発中のBMW M4 GT3、NLSに参戦へ

Text：sportscar365

BMWが開発中の新型GT3マシン『BMW M4 GT3』が、2022年の正式投入に先立ち、ニュルブルクリンク耐久シリーズ（NLS）第４戦でレースデビューを飾る予定であることが分かった。さらにGTワールド・チャレンジ・ヨーロッパ（GTWCヨーロッパ）など他のシリーズにおいても、ニュルブルクリンクでのレースを中心に年内にテスト参戦することも計画されている。

昨年８月に先行披露されたM4 GT3は現在、広範なテストと開発プログラムを継続中であり、３月後半にはスペインのアルメリアにおいて、マーティン・トムチェク、イェンス・クリングマン、ニック・イェロリーの手によって30時間の耐久テストを終えたところだ。

同じくBMWのファクトリードライバーであるアウグスト・ファーフスとフィリップ・エングもこれまでに多くの走行マイレージを稼いでおり、直列６気筒ツインターボエンジンを搭載するM4 GT3はすでに１万2000㎞のテスト完了している。

４月１日よりBMWのモータースポーツディレクターに就任したマイク・クラックによると、このマシンは開発の“最終段階”にあり、生産は「数カ月のうちに開始される」予定だという。

「我々は常に基準となるクルマであるM6 GT3を現場に持ち込んでいるので、誤った比較をしたり、間違った方向に進むことはない。今回の耐久テストでは、これまでになかった問題が発見された。だが、これは新車の開発では通常のこと。我々はこれまでにも多くの問題を解決してきた」

今回のテスト参戦は、ホモロゲーションされていない車両向けのSPXクラスのエントリーとなる見込みだ。

「（ニュルでは）ラインを外しての走行が非常に多いため、マーブルやデブリに対する強さが必要だ。ニュルブルクリンクでレースをすることよりも優れたテストはない」とクラックは説明する。

さらに年内には、GTWCヨーロッパへの出場を含む、追加のテスト参戦も計画されている。

「22年のバサースト12時間に向けたBoPを手にするためには、GTWCを主催するSRO管轄のレースに参加する必要がある。我々はGTWCのレース、おそらくはニュルブルクリンクへの参戦を目指しているが、まだ分からない」

なおM4 GT3は、今年の秋にはカスタマーへのマシン供給を開始する予定であり、ドバイ24時間やデイトナ24時間、バサースト12時間といった年始のレースイベントに参戦するチームに対して優先的に供給するとのことだ。

「GT3における我々の通常のカスタマーたちは、このクルマにとても興味を持っている。そのほかからの問い合わせもきている」とクラック。

「M4 GT3は、新たなGT3規則に基づいて作られた最初のクルマのひとつで、M6 GT3よりも多くのマシンをデビューさせるよう挑戦できることはハッピーだ」と、自信をのぞかせている。

BMW




BMWによると、エンジンは“高回転”をコンセプトとしており、現行のM6 GT3とはまた違ったサウンドが聞けそうだ。

Photo：Porsche ／ BMW ／ TOMS

WEC

## LMH車両開発プログラムにF1のノウハウを利用へ

Text：sportscar365

フェラーリのスポーツカーレース部門の責任者を務めるアントネッロ・コレッタは、2023年に実戦投入を予定しているLMH規定のマシンの開発のために、F1チームをはじめとしたさまざまな分野のスタッフが参加し、専門知識を活用する「機会」があると主張している。グランプリチームやロードカー部門のメンバーも、彼らのスキルを提供し、3つのハイブリッド・パワートレイン・プログラム間で連携していく。

「私たちがF1とノウハウを共有するのなら、それは我々にとって良いことだ」とコレッタ。「F1部門の専門知識は一貫しており、我々にとってはチャンスとなる。フェラーリはひとつの会社であり、私たちのファクトリーで経験したことをすべて共有するのは普通のことだ」と、技術の応用に前向きな姿勢だ。

F1が今年からバジェットキャップ（予算上限）を導入したことで、フェラーリはスタッフの一部を新しいスポーツカーレースの部門へ再配置することが可能となった。だが、「LMHプログラムを行なうという決定を下した背景は、ル・マン24時間のようなイベントで、ロードカーとのつながりを明確にした車両で勝利を競うことができるというフェラーリの戦略によるもの。F1がバジェットキャップを導入したことによって、人的リソースの再配置を迫られたというわけではない」と、コレッタは語っている。

フェラーリは2月下旬に、半世紀ぶりにプロトタイプレースのトップカテゴリーにワークスとして活動を再開すると宣言したばかり。コレッタは、フェラーリのLMHチームの構成について「進行中の作業」であり、プロジェクトの技術面をリードする予定の人物を明かす準備はまだできていないとしている。

IMSA

## アキュラのLMDh参戦計画開発状況について言及も最優先はあくまでIMSA

Text：sportscar365

ホンダ・パフォーマンス・デベロップメント（HPD）社長のデイビッド・ソルターズは、2023年のデビューを目指しLMDhプログラムを推進しているアキュラが、現在はデザインスタディの段階へ入っていると語った。

「デザインスタディは進行中だが、すぐに前進し、コミットを開始する必要がある。マシンを構成するパーツのいくつかは、短いリードタイムでは完成しないからね。ハイブリッド・パワートレーンには、多くの関心と学びがある。どのように相互作用し、どのように制御するかについて、考える必要がある。ハイブリッドの制御は我々の開発次第なので、事実上やるべきことがたくさんあるんだ」とソルターズ。開発領域はエンジンにとどまらないようだ。

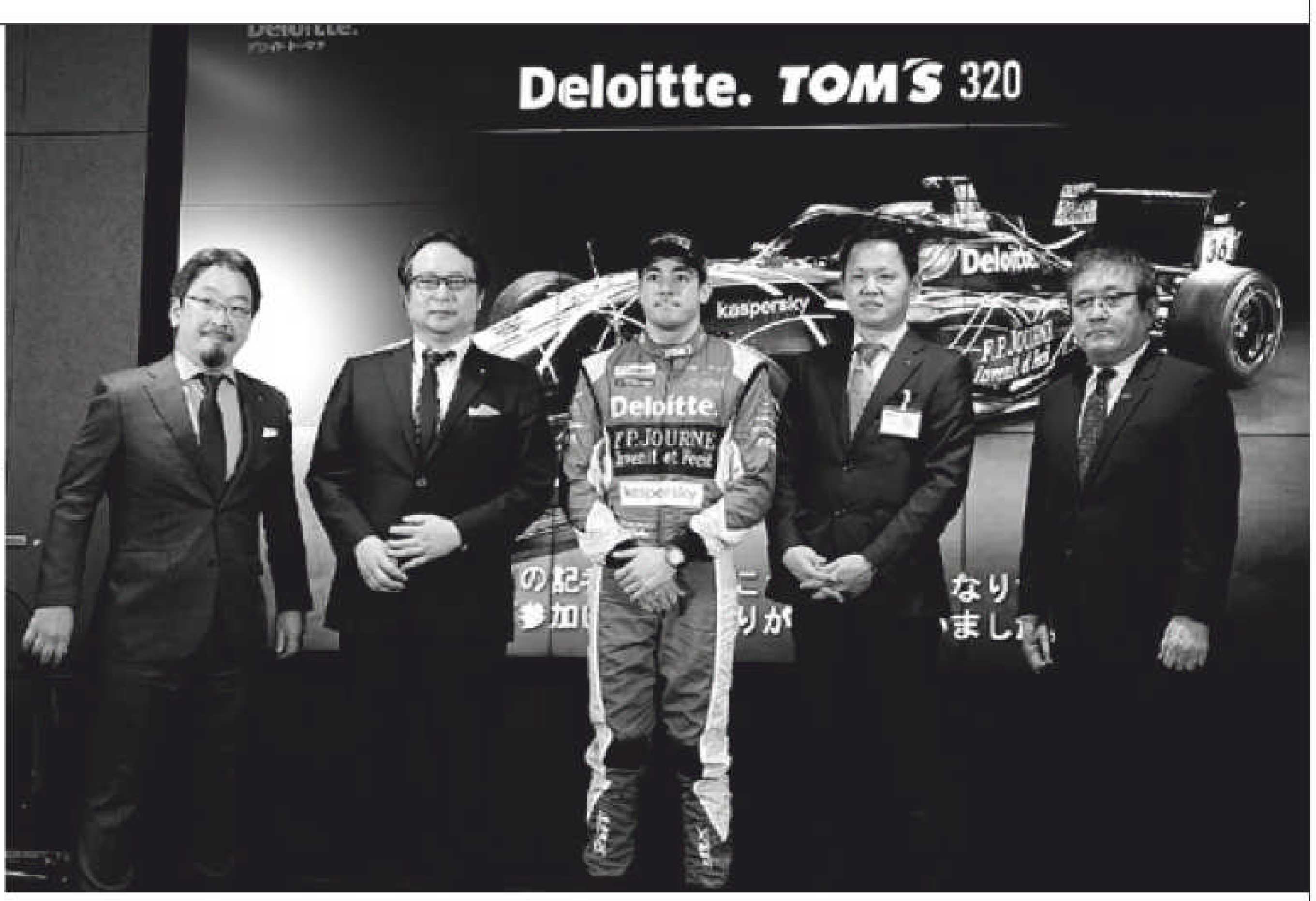
「ご存じのように、我々にはHPD独自のエアロダイナミシストがいる。そのため我々は空力も担当しており、アキュラ・スタイリングがCFD、エアロ、風洞のテストを支援している。だから、スタイリング、エアロなど、考えられるすべてをやっているのさ」

アキュラARX・05で4年間のDPiの経験があり、そのなかでタイトルも獲得したが、LMDhへの参入計画はほとんど白紙から始まっている、とソルターズは言う。

一方、アキュラのLMDhプログラムにおいてはIMSAでのプログラムが〝最優先事項〟であり、ル・マン24時間レースへの参戦は多くの要因に依存すると述べている。

「アキュラは北米のブランドであるため、おもにアメリカ市場においてレースすることに重点を置いている。それが最優先事項だ。その後に何が起こるか？ ル・マンの参戦なども含めて、現状は何とも言えないね」

SFL



TOMS

トムスとデロイト トーマツの協業は、アレジへのスポンサードやレースデータ分析以外にも、E-Sportsの展開やパーツメーカーへの事業承継支援戦略の立案など多岐にわたる。

### トムスと提携しレースデータ分析など協業へ

## デロイト トーマツ 来日参戦のアレジをサポート

Text：autosport web

3月30日、国内トップカテゴリーで活躍するトムスと、デロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザリー（DTFA）合同会社は共同で記者会見を行ない、モビリティ領域における包括的な協業に関する契約を締結したと発表した。2021年は、スーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）に参戦するジュリアーノ・アレジのスポンサードからスタートし、人材育成やレースデータ分析、さらに新たなモビリティ社会におけるサービスを協業しながら実現していく。

カーボンニュートラルなど、モビリティの世界に大きな変革期が訪れているなか、両社は「価値観が多様化し、あらゆる分野・領域でパラダイムシフトが進んでいる。モビリティ領域においても、日本企業は脱炭素社会を実践する取り組みやIT化の加速、加えてインフラ機能としての社会的責務を果たす必要がある」と現状を指摘した。

「このため、新たな産業モデルへの転換をいかに進めるかが問われており、率先して独自の価値創造と成長を志向する経営を行なっていくことが求められる。このような課題認識のもとで、DTFAとトムスは双方の強みを融合し、新しいモビリティ社会ひいては新しい日本社会の実現に向けたさまざまな業界変革を構想し、サービスを順次開始する」のが今回の発表内容だ。

まず第一弾として実現するのが、SFLに参戦するアレジへのスポンサードにおける、グローバル人材の育成ならびにレースデータ分析に関する協業だ。アレジは2020年までFIA-F2を戦ってきたが、新たなキャリアを築くべく、2021年から日本に活動の場を移している。そこでこれまで多くのトップドライバーを輩出してきたトムスが人材育成を担い、レースにおける車両や天候のデータ、ドライバー自身のデータなど、レーシングカーから得られるさまざまなデータを高度化・深化することを目指して、DTFAが属するデロイト トーマツ グループのアナリティクスチームが支援を提供する。

そんな協業の第一弾として参戦するアレジは、「僕のビジョンはスーパーフォーミュラに参戦することだったけれど、いまの目標は日本でレースキャリアを築くことだ。トムスは僕にキャリアを作るきっかけを作ってくれた」と語った。今後、非常に興味深い取り組みとなっていきそうだ。




as流ピリ辛市販車インプレ

# ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.32

TOYOTA GR Yaris

## 性能は○ でも全体的に欲しい“もう一声”

WRCを戦うためのホモロゲーションモデルとして作られ
2020年9月に発売されたトヨタGRヤリス
“ベース車両”としてのポテンシャルは充分そうだが?

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：TOYOTA

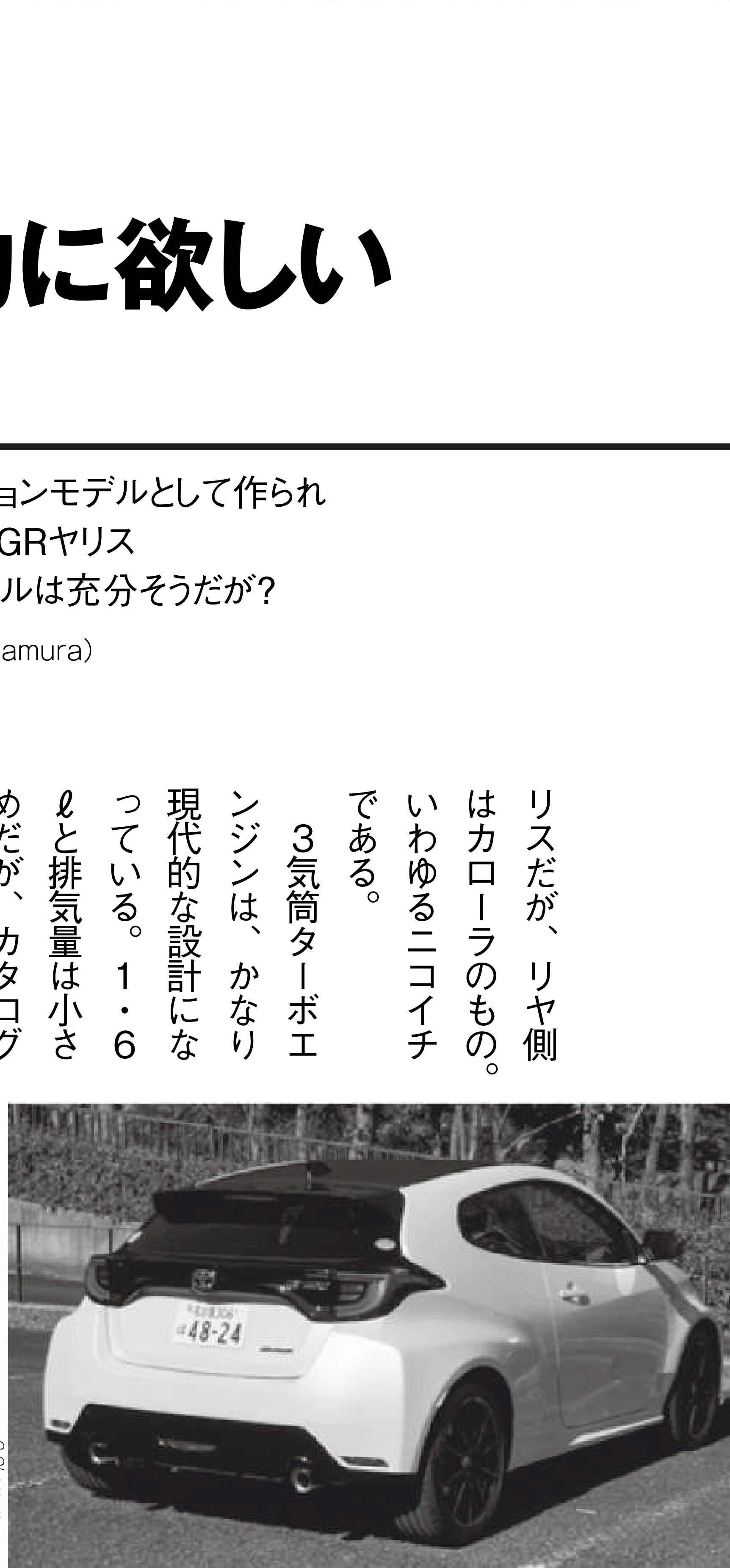
もしアクセルを全開にしてガツンと強烈な加速を味わいたいなら、トヨタGRヤリスはピッタリなクルマだ。272psのパワーを4WDシステムが確実に路面に伝えてくれるため、イージーに高いGを体感できる。ボディも1280kgと軽量だから、全開時の加速感はいい。さらに付け加えれば、駆動系保護を目的とした制御も入っているので、腹にドンッと響くような不愉快な過激さはない。

『ヤリス』という名を冠しているが、ドア枚数の違いは当然として、そのボディは通常モデルとは大きく異なっている。とくに、フロアの剛性は圧倒的とも言え、驚くほどである。そもそもプラットフォームは、フロント側はヤリスだが、リヤ側はカローラのもの。いわゆるニコイチである。

3気筒ターボエンジンは、かなり現代的な設計になっている。1・6ℓと排気量は小さめだが、カタログ値で272psというハイパワーを誇る。しかし、ピックアップはそれほど優れているわけではなく、とくに低回転域ではスロットル操作に対してモワッとトルクが発生する。レスポンスが良くなるのは4000rpm以上で、スポーティさを味わうなら高回転を維持する必要がある。このあたりは、3気筒ゆえのパワーバンドの狭さが影響している。比較しても仕方がないが、4気筒ターボを積むホンダ・シビック・タイプRのほうがはるかにフレキシブルで、1000rpm台からレッドゾーンまで使える。

シフトの感触は悪くはない。しかし、操作が気持ちいい、あるいは楽しいと感じられないのは、エンジンのフィーリングによるものだろう。

シートポジションはとても高い。シートはそのままに、ヒップポイントを50㎜ほど下げたい。ここはヴィッツから変っていない点である。ルームミラーやナビで左前方の視界が大きく遮られているのだが、ヒップポイントを落とせば少し改善するはずだ。ちなみに、個人的な話をすれば、ステアリングポストが低くて膝に当たってしまうほか、



S.Okamura



TOYOTA

GRヤリスは昨年からサーキットレースのスーパー耐久シリーズでは実戦に投入されていたが、今季ついに“主戦場”であるラリーにも本格デビュー。３月20、21日に愛知県新城市を拠点に行なわれた全日本ラリー選手権の第２戦では、最高峰クラスJN1に２台のGR YARIS GR4 Rallyが参戦。イベント序盤に両車ともリタイアとなったが、４月９～11日に佐賀県唐津市を中心に行なわれる第３戦でもエントリーが予定されている。



S.Okamura

GRヤリスは上位グレードのRZ、RZ"High Performance"、廉価なRSのほか、モータースポーツ車両のベース向けのRCが展開されている。RZ、RZ"High Performance"とRCはエンジンや４輪駆動システムなどは共通している。一方、RSはほかのグレードとは違い、120psを発生する1.5ℓ直列３気筒エンジンを搭載したFFモデル。4WDグレードは税込み330万円（RC）から、RSは税込み265万円からという価格設定となっている。



S.Okamura



S.Okamura

ヘッドスペースに余裕がないのでヘルメットを被ることができない。

スプリングは比較的ソフトな設定なのだが、スタビライザーがとても強く、乗り心地はほめられるレベルにはない。横方向に揺すられ続ける〝あの感触〟が色濃く出ている。

ハンドリングは４ＷＤということもあり、シャープな動きはないが、言い換えれば安定している。ＦＦベースであり、ミツビシ・ランサーエボリューションのようなトルクベクタリング機構は持たないので、基本的にアンダーステアに終始する。

気になったのは、保舵力と操舵力のバランスが悪く、常にアンダーシュートになることだ。適正なラインに入ったと思ってステアリング操作を止めると、思ったよりも曲がっていかず、ステアリングを切り足すことになる。この症状は速度域とは無関係で、慣れれば済む話ではあるが、なぜこのような電動パワーステアリングのセッティングなのか？ 疑問が残る。

総じて言うと、ホットハッチと呼ぶにはスペースユーティリティが不足しているほか、残念ながら繊細なドライビングに対する反応も薄い乗り味と言わざるを得ない。パワーがやや足りないためランエボやスバルＷＲＸ ＳＴＩの代替車にはならないし、シビック・タイプＲのようなレーシーな雰囲気も少ない。ＧＲヤリスはＷＲＣに投入することを前提とした完全なホモロゲーションモデルだからそれはそれでいいのかもしれないが、ユーザーとしてはそのステータスから享受できる〝エクストラ〟が欲しくなる。

ベストバイモデルは上級グレードのＲＺではなく、ナビがつかないため視界が確保できるモータースポーツベースのＲＣだろう。さらにシートとサスペンション、デフに手を入れるのが最高かもしれない。

**TOYOTA GR Yaris RZ 主要諸元**

| | |
|---|---|
| **車体** | |
| 車名・型式 | 4BA-GXPA16-AGFGZ |
| 全長／全幅／全高 | 3995／1805／1455 mm |
| ホイールベース | 2560 mm |
| トレッド 前／後 | 1535／1565 mm |
| 最低地上高 | 130 mm |
| 車両重量 | 1280 kg |
| 乗車定員 | 4名 |
| 駆動方式 | 4輪駆動方式 |
| トランスミッション | iMT（6速マニュアル） |
| ステアリング | 電動パワーステアリング |
| サスペンション 前／後 | ストラット式コイルスプリング／ダブルウィッシュボーン式コイルスプリング |
| ブレーキ 前／後 | ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク |
| タイヤサイズ 前／後 | 225/40R18／225/40R18 |
| **エンジン** | |
| エンジン型式 | G16E-GTS |
| エンジン形式 | 直列3気筒インタークーラーターボ |
| エンジン排気量 | 1618 cc |
| ボア／ストローク | 87.5／89.7 mm |
| 圧縮比 | - |
| 最高出力 | 200 kW（272ps）/ 6500 rpm |
| 最大トルク | 370 Nm（37.7 kgm）/ 3000～4600 rpm |
| 使用燃料 | 無鉛プレミアムガソリン |
| タンク容量 | 50 ℓ |
| 燃料消費率（WLTCモード） | 13.6 km/ℓ |

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：Poltugal

### 今季試行されるスプリントレースの問題点

# その案、機能しないコースもありますが？

改革案のひとつとして浮上しているスプリントレースの導入
このアイデアにはすでに賛否両論が寄せられているが
今回は“否”にフォーカスしてみよう

今回は、決勝のグリッドをスプリントレースで決めるというアイデアにチームやFIA、フォーミュラ１グループが同意した、という仮定で書いていこう。本校執筆時点では、まだまだ細かい部分を詰めきれていない様子だが、F1からは「今季は何か違うことを試すべきだ」という考えを感じる。というのも、来季はマシンが完全に変わってしまうため、新フォーマットが機能するかどうかを見極める機会が少なくなってしまうからだ。

スプリントレース案にはすでに、ファンを混乱させ、メインレースの価値を下げるだけになるという指摘がなされている。一度彼らの好きにやらせてみればいいという意見もあるかもしれないが、今季終了後に再び彼らが同じアイデアを持ち出すことがあったら、私は衝撃を受けるだろう。

第一、ロス・ブラウンが『スーパークオリファイング』と呼ぶこのアイデアに、我々は何を期待すればいいのか？

この“100㎞ダッシュ”のグリッドは通常の予選方式で決定される。つまり、よほどのことがない限り、スプリントレースでは速いマシンが前方から、遅いマシンは後方からスタートすることになる。また、レース距離が短いため全員がタイヤ交換をせずに走行する。20台すべてのマシンが同じタイヤを装着するため、そこからスタート直後に優位なパフォーマンスを得ることは誰もできない。スタート時こそ順位を上げる絶好のチャンスであるにも関わらずだ。

もちろん、あるドライバーはほかのドライバーよりもいいスタートを切るなどして、最初の数コーナーでポジションが入れ替わることもあるだろう。しかし、数周後には状況が安定する。誰も本戦のグリッドを危険にさらしたくないため、順位を上げるために大胆な動きをするドライバーはひとりもいないだろう。日曜日のレースを９番手ではなく８番手でスタートするためにリスクを冒すなどというのは、普通の神経を持った人間がすることではない。つまり、今年開催される予定のスプリントレースを形容する言葉としては「行進」が最適だと思われる。

スプリントレースを試す場所としては、シルバーストンとインテルラゴス、モンツァなどの名前が挙がっている。シルバーストンやインテルラゴスでは常に雨が降る可能性があるし、モンツァでは典型的とも言える１周目の混沌もある。この３サーキットではFIAやFOMが望む事態により日曜日のグリッドが大きく変わる可能性もあるだろうが、果たしてそれが何につながるというのか？

そもそも、このフォーマットは今季のカレンダーにも含まれている、一部の追い抜きが難しいサーキットでは機能しないはずだ。イモラやモナコ、ハンガロリンク、ポールリカール、ハンガロリンク、シンガポール、ソチ、そして鈴鹿やアブダビといったトラックでは、コースアウトや戦略の違いなどによるポジションの変動はあっても、パフォーマンスやタイヤの状態が似ているマシン同士が、300㎞のレースのあいだにオーバーテイクをしあうという光景はなかなか見られない。長い距離を走っていてこの状況であるなら、つまりスプリントとなればなおさらで、狭いサーキットでのスプリントレースではコース上のアクションが見られることはほとんどないと断言できる。

この３度のスプリントレースに関して私がもっとも言いたいことは「なぜすべてのグランプリの週末に適用できないフォーマットを試すのか」ということに尽きる。シーズン中にフォーマットが変わるというのは、問題外ではないのか。もし彼らが３～４レースでリバースグリッドを採用し、他のレースではこのスプリントレースを行ない、さらに他のレースでは通常のフォーマットで行なう、というF1を誰が受け入れるのか？　一貫性があればこそ、ファンを惹きつけ、そして維持していけるのではなかろうか。スプリントレースを試すときに「これはいいアイデアだ」と思わせるような天気にならないことを祈るばかりだ。

この新たなフォーマットはブラウンが望むような結果を生まないだろう。伝統主義者にとっては行き過ぎた内容でもあることから、誰も好む者なんていないだろうと個人的に思う。F1が何か新しいことに挑戦しようとしていることをファンに知ってもらうために、必死になってとにかく試そうとしているだけだろう。



今号のレポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

# from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.204

## レース数は多ければいいってもんじゃない

新型コロナウイルスの影響により、今季のF3はF2と併催されなくなり、ラウンド数も削減されている
それにともなうフォーマットの変更によりレース数は増えたのだが、じつはそれが新人にとっての逆風になっている

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

毎年シーズンの終わりになると、FIA F3の関係者やファンの誰もが同じ疑問を抱く。

「来年のシリーズ開催に向けて、うまい具合に30人のドライバーが集まるだろうか？」

2020年のオフはとくに新型コロナウイルスの影響もあり「充分な資金を持つドライバーを見つけるのに苦労するのではないか」という懸念が生まれ、それは今年1月まで消えることはなかった。だが、実際にドライバー市場が動き出すと、例年のごとくまずトップチーム、続いてそのほかのチームが次々にドライバーと契約。21年のグリッドも盛況になりそうだが、エントリーリストを見ると、今季に向けたトップチームの考え方が明確に分かる。彼らが獲得したのはほとんど参戦2年目のドライバーだ。例外はプレマで、ふたりの“ベテラン”とルーキーのアーサー・ルクレールを起用する。このモナコ人ドライバーは、現在フェラーリからF1に参戦するシャルル・ルクレールの弟である。

経験豊富なドライバーを選んだのはもちろん技術的な側面を考慮したためだろうが、これには今年から導入される新しいスポーティングレギュレーションも関係している。いささか不明瞭な決断だと言いたいのだが、FIAとF2、F3のプロモーターは、両シリーズのレーススケジュールを分けることにした。つまり、F2のレースが開催される週末に、F3のレースは行なわないことにしたのだ。これにより、いずれのシリーズも大会数が減った一方で、週末に実施するレース数を従来の2から3に増やしている。F3に関して言えば、20年は9大会18レースを開催したが、21年は7大会で21レースとなっている。ところが、この数字が曲者なのだ。というのも、ドライバーたちが走れるのは7つのサーキットのみ。そして、フリー走行は7回、予選セッションも7回しか行なわれないのだ。今季のスケジュールでは、レースそのものの回数と時間は従来よりも増えているが、フリー走行やそれに続く予選セッションの時間が短縮されるという、抜本的な変革が施行された。

それを踏まえてチームは綿密に計算した。すでにマシンやタイヤの使い方を熟知しているドライバーを起用するほうが、新人を限られた時間内でゼロから育てあげるよりも、チームにとっては有利だと判断したのだ。パドック内には、若手がプロとしての道を切り開くためのカテゴリーとして、この方針が正しいのかどうか、疑問を抱く者もいる。

「チームは自分たちの利益を尊重するものだ」と、あるチームの関係者が語った。「それは当然だろう。新たな規則が与える影響を考慮するのは、規則を作る者の課題であって、チームに責任を押しつけることはできない」。

フォーマットの変更により今季は参戦2年目以降のドライバーが目立つことになるだろう。それでも、注目すべきルーキーはもちろん存在している。20年のドイツF4王者でレッドブル傘下のジョニー・エドガーがカーリンから、20年のフォーミュラ・ルノー・ユーロカップ王者のヴィクトル・マルティンはMPモータースポーツから参戦。さらに、20年のフランスF4王者でレッドブルとホンダが育成する岩佐歩夢はハイテックGPからデビューを果たす。

チャンピオンの最有力候補は、昨季ランキング4位のフレデリック・ベスティ。このデンマーク人ドライバーは今季ARTに移籍した。チームメイトはアレクサンダー・スモリヤー、ファン・マヌエル・コレアのふたりだ。

コレアは19年のF2第9戦ベルギーでの大事故により右足切断の危機に直面したが、それを乗り越えて、シングルシーターに戻ってきた。彼の復活劇は、あらゆる論争を凌駕する。コレアの場合、どれだけ経験豊富なドライバーなのかということは重要ではない。コレアは「レース界に復帰する」という夢をF3でかなえることになる。チャンスを与えるという意味では、F3は今季もその役割を充分に果たすと言えるだろう。



今季のF3は5月7～9日、バルセロナで開幕。F2と同様、リバースグリッドが採用されるスプリントレースが2回、通常のグリッドからスタートするメインレースが1回行なわれるが、レースが増えたぶん練習の機会が少なくなるため、新人には厳しそうだ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

# ナカジマ、スゲー！

先日、この業界で大先輩にあたる方と話をする機会があって、中嶋悟が1987年にF1デビューを果たしたとき、「活躍すると思ったか？」と問いかけてみた。それまで中嶋の取材を続けてきた大先輩は「できると思ったよ！　バンバン勝つと思った！」と言い切った。一方で、当時この業界で働き始めたばかりだった僕は、中嶋はF1で苦戦するだろうと思っていた。

決して中嶋の力量を軽く見ていたわけではない。いくら中嶋が東洋の島国で無敵だったとはいえ、F1は何か特別な世界ではないかと思っていた。僕にとってF1は“雲の上で繰り広げられる神様たちのレース”だった。いくら中嶋でも神様を相手にすれば苦労するだろうと思ったのだ。

当時の僕にとって、F1はそれほど特別なもの、あえて言うならば、なにやら不思議な夢の世界だったとも言える。いや、ほとんどの日本人にとってそうだったはずだ。それどころかF1とはナニモノなのか、見当すらついていなかったのではないか。

そういうわけで、いまだから白状するけれど、僕は中嶋のデビューシーズンを「中嶋、ガンバレ！　だけど活躍はするな！」と非常に複雑な気持ちで眺めることになった。中嶋も大事だったけれど、F1も僕にとっては大事だった。想像もつかないF1という夢から覚めたくはなかったのだ。

さすがに同年のイギリスGPでナイジェル・マンセル、ネルソン・ピケ、アイルトン・セナに続く4位に中嶋が入賞したのを現地で見て興奮はした。けれど、夢が覚めなかったことに対してはホッとしたりもしていた。この複雑な思いが、書いた原稿にも表れたのだろう。当時の僕は「アンチ中嶋派」と分類されたりもした。「違うんだよなあ～」と、もどかしかったものだ。

中嶋のF1デビューから34年、角田裕毅が今年、20歳という年齢でF1にたどりつき、デビュー戦でポイントを獲得するという大戦果を上げたのを見て、ついつい中嶋がデビューしたときと比較せざるを得なかった。

セナが驚異の新人としてF1にデビューしたのは彼が24歳のときだから角田は大変なことを成し遂げたわけだが、34年のあいだにF1も、日本のレース界も変わった。そして、それを眺める僕自身も年を取ったので言うことも変化してきた。

いまの僕には、F1は神様のレースではない。日本のレース界が充実した結果、いまの国内には環境さえ整えばF1で戦える能力を持った選手がウヨウヨいることを知っている。F1自体も身近なものになり、少なくとも雲の上で行なわれているわけではないこともよく分かった。

そこへ現れたのが角田だ。もし中嶋を20歳とは言わない、せめて20歳代のうちにあのころのF1へ送り出せていたらと思うけれども、それはいま言ったところで何の意味もないうわごとみたいなものだ。

現代日本の環境が当たり前のものと育った世代は、角田の快挙を素直に受け止めているようだが、中嶋を送り出した世代としては、ここまで語ってきたような背景もあって、やはりどうしても複雑な気分がする。少なくとも「ああ、いまのF1と日本の関係はあのころとはずいぶん違うものになったのだな」とは感じる。

新世代の日本人ファンは角田がいきなりF1で勝ったとしても複雑な思いにとらわれることはないのだろう。彼らにとってF1はもう夢・幻などではなく、行って戦い、打ち破る存在になっているからだ。

相手のことがよく分からないまま崇め奉っていた旧世代よりはるかに現実的で、ある意味うらやましい視点だなと思う。ファンも選手も、そういう目でF1を眺められるようになったからこそ、角田は20歳でF1にたどりつき、しかも開幕戦でポイントを獲得できたのだろう。ファンにも角田にも心から「おめでとう」と言いたい。

ただ、面倒くさい旧世代の人間としては「20歳でF1かよ」と、やはりどこかモヤモヤするのも事実ではある。特別なサポートシステムがあったわけではなく、自分ひとりでさまざまな試行錯誤を重ねて34歳でF1にたどりついた中嶋のことを思うと、時代が違うのだと言えばそれまでだけれど、何か切ない気分になってしまうのだ。

あぶなくSRS-Fのスカラシップ選考に落第しそうだった角田をすくい、ホンダの育成プログラムに乗せたのが中嶋だったというのが、傍観者にとってはわずかの救いではある。せめて、いまこそ「ナカジマ、スゲー！」と（心のなかで）叫ぼうと思う。




Photo : LAT

# auto sport No.1550 BEFORE & AFTER

**前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ**

## 3/23 [ tue ]

**F1** 現役F1ドライバーを中心とした組合であるグランプリ・ドライバーズ・アソシエーション（GPDA）の理事を務めたロマン・グロージャンが退任したことにともない、ジョージ・ラッセルが新たな理事に任命されたことが明らかに

**F1** ウイリアムズ、かつてフォルクスワーゲンのWRC活動で技術部門の責任者を務めたフランソワーグザビエ・ドゥメゾンをテクニカルディレクターに起用すると発表

**SF** 公式テスト＠富士 初日 TCS NAKAJIMA RACINGの大湯都史樹がこの日の総合トップタイムをマーク

**WEC** 1986年にロータスでF1に参戦し、1988年にル・マン24時間で総合優勝を果たした経歴を持つジョニー・ダンフリーズが逝去。享年63

**IMSA** ４月１日付でBMWのモータースポーツ・ディレクターに就任するマイク・クラック、2023年に本格導入されるLMDh規定について「関心があり、慎重に検討している」とコメント

**GTWC** SROがGTワールドチャレンジ・ヨーロッパの改定版スケジュールを発表。すでに延期が発表されていたブランズハッチでのイベントが年内後半に延期されることなどが明らかに。なお、具体的な日程は不明

## 3/24 [ wed ]

**F1** FOMのCEOを務めるステファノ・ドメニカリ、将来のドイツGP復活に向け、ホッケンハイムやニュルブルクリンクの責任者と協議を進めていることを明らかに

**FE** ニッサンが2025/26年に行なわれるシーズン12までシリーズに継続して参戦すると発表

**SF** 公式テスト＠富士 ２日目 DOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺がこの日の総合トップタイムをマーク

**SFL** B-MAX RACING TEAMが今季の参戦体制を発表。名取鉄平を起用するほかチームの総監督に高星明誠が新たに就任したことなどが明らかに

**NLS** KONDO RACING、新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえて、６月５～６日に決勝が行なわれる予定のニュルブルクリンク24時間への参戦を断念すると発表

**GT3** ポルシェのファクトリー・モータースポーツ・ディレクターを務めるパスカル・ズーリンデンが、FIA GT3規格のニューマシンの開発状況について「992をベースにした911 GT3 Rを2023年にデビューさせる予定」とコメント

## 3/25 [ thu ]

**IMSA** 当初６月４～６日に開催が予定されていたウェザーテック・スポーツカー選手権の第４戦デトロイトの日程が変更となり、１週間後の６月11～13日に行なわれることが明らかに

**IMSA** HPDの社長を務めるデイビッド・ソルターズ、2023年に参入を予定しているLMDh規定のマシン開発の進捗について、「現在はデザインスタディの段階へと入っている」とコメント

**GT** GT300クラスに参戦するTEAM UPGARAGEが今季の参戦体制を発表。小林崇志と名取がホンダNSX GT3 EVOをドライブすることが明かされたと同時に、マシンカラーリングなども明らかに

## 3/26 [ fri ]

**F1** ウイリアムズ、今季カーリンからF2に参戦するダニエル・ティクトゥムと開発ドライバー契約を延長したと発表

**F1** ゲルハルト・ベルガー、レッドブルのモータースポーツコンサルタントを務めるヘルムート・マルコが同ポストを退いた場合、その後任に就任するという噂を否定

**F2** 開幕戦バーレーン 予選 ユニ・ビルトゥオーシの周冠宇がポールポジションを獲得。２番手にARTのクリスチャン・ルンガー、３番手にユニ・ビルトゥオーシのフェリペ・ドルゴビッチ

**WRX** 今シーズンの改定版カレンダーを発表し、全８戦からなるスケジュールなどが明らかに。開幕戦は６月12～13日にノルウェーのヘルで開催され、10月９～10日にスパ・フランコルシャンで行なわれる最終戦で閉幕する見とおし

**『オートスポーツ』No.1549 発売**

## 3/27 [ sat ]

**F1** 開幕戦バーレーンGP 予選 レッドブルのマックス・フェルスタッペンがポールポジションを獲得。２番手にメルセデスのルイス・ハミルトン、３番手に同じくメルセデスのバルテリ・ボッタス

**F2** 開幕戦バーレーン レース１ ハイテックGPのリアム・ローソンが優勝。２位にカーリンのジェハン・ダルバラ、３位にドルゴビッチ

**F2** 開幕戦バーレーン レース２ プレマのオスカー・ピアストリが優勝。２位にルンガー、３位に周

**FE** シリーズが2020/21年シーズンの改訂版スケジュールを発表。４月10～11日にイタリアのローマで開催されるローマE-Prixが第３～４戦として、４月24～25日にスペインのバレンシアで行なわれるバレンシアE-Prixが第５～６戦として開催されることが明らかに

**WRC** Mスポーツ・フォード、４月22～25日に開催される第３戦クロアチアに向けてフォード・フィエスタWRCに燃料噴射システムとシリンダーヘッドを改良したニューエンジンを投入すると発表

## 3/28 [ sun ]

**F1** 開幕戦バーレーンGP 決勝 ハミルトンが優勝。２位にフェルスタッペン、３位にボッタス

go to p.3

**F2** 開幕戦バーレーン レース３ 周が優勝。２位にティクトゥム、３位にローソン go to p.32

## 3/29 [ mon ]

**GT** GT300クラスに参戦するBMW Team Studieが今シーズンの参戦体制を発表。荒聖治と山口智英がコンビを組み、BMW M6 GT3を使用することなどが明らかに

**RALLY** 元F1ドライバーのジェンソン・バトンがチーム代表を務め、電動オフロード選手権のExtreme Eシリーズに参戦を表明しているJBXEが、ロータスと技術的パートナーシップを新たに締結したと発表

## 3/30 [ tue ]

**SFL** 国内最大級のビジネスコンサルタント企業のデロイト トーマツ ファイナンシャルアドバイザリーがトムスと長期にわたる包括的な協業契約を締結したと発表。協業の一環として、今季からジュリアーノ・アレジをスポンサードすることなどが明らかに

**NLS** BMW、2022年の正式投入に向けて開発中の新型GT3マシンBMW M4 GT3を、シリーズ第４戦のニュルブルクリンク４時間のSPXクラスに投入する予定であることなどを発表

**OTHER** モビリティランド、鈴鹿サーキットのシケインの名称を『日立Astemoシケイン』に変更すると発表

## 3/31 [ wed ]

**WRC** FIA、2022年のワンメイクハイブリッドシステムを搭載したRally １規定の導入に向け、トヨタ、ヒュンダイ、Mスポーツ・フォードの３メーカーが2024年までの参戦継続に同意したことを明らかに go to p.74

## 4/1 [ thu ]

**F1** ピレリ、2022年に導入する18インチタイヤの開発テストを３月31日から４月１日にわたってバーレーン・インターナショナル・サーキットで実施。アルピーヌのエステバン・オコンとフェルナンド・アロンソが１日ずつテストを担当し、２日間の合計で244周を走破

**WEC** フェラーリのスポーツカーレース部門の責任者を務めるアントネッロ・コレッタ、2023年に投入を目指すLMHのマシンの開発のために、「F1チームの専門知識を活用する機会がある」とコメント

**WEC** FIAエンデュランス・コミッティがLMP2マシンの性能調整を修正。エンジン出力が約530馬力にまで制限されるほか、最低重量を950kgに増加させることなどが明らかに。また、ACOはこの決定を受けて、LMP2マシンのパフォーマンスを低下させることを目的としたグッドイヤーの新世代タイヤを採用する計画を撤回すると発表

## 4/2 [ fri ]

**SF** ドライバーの立場からモータースポーツ全体の振興と安全に関して活動を行なうフォーミュラ・レーシング・ドライバー・アソシエーション（FRDA）が2021年度の会長ならびに副会長を決定。それぞれのポストに山本尚貴と平川亮が新たに就任したことが明らかに

**WEC** バイコレス、2022年のハイパーカークラス参戦を目指したマシン開発に向けて、トム・ディルマンとエステバン・グエリエリを開発ドライバーに起用すると発表

**WEC** ACO、８月21～22日に決勝が行なわれる第４戦ル・マン24時間の４台のリザーブリストを発表。LMGTE-AmクラスのAFコルセ62号車フェラーリ488 GTE Evo（セルゲイ・シロトキン／クリストフ・ウルリッヒ／サイモン・マン）、LMP2クラスのアルガルベ・プロ・レーシングの27号車オレカ07ギブソン（マーク・パターソン／ナビン・ラオ）、LMGTE-Amクラスのガレージ59の59号車アストンマーティン・ヴァンテージAMR（アレクサンダー・ウエスト）と、AFコルセ61号車フェラーリ488 GTE Evo（フランチェスコ・ピオバネッティ）がリストに名を連ねる

**WTCR** シリーズが今季の改訂版スケジュールを発表。11月６～７日に決勝が行なわれる第７戦中国の開催地が寧波となったことが明らかに

**OTHER** トムス、レース未経験者から上級者までの幅広い層を対象とした、フォーミュラカーのドライブが体感できるプログラム『トムス・フォーミュラ・カレッジ』を発表

## 4/3 [ sat ]

**SF** 開幕戦富士 予選 TEAM MUGENの野尻智紀がポールポジションを獲得。２番手に大湯、３番手にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの笹原右京

**SFL** 開幕戦富士 B-MAX RACING TEAMの名取鉄平が優勝。２位にTODA RACINGの佐藤蓮、３位にTOM'Sのジュリアーノ・アレジ

## 4/4 [ sun ]

**SF** 開幕戦富士 決勝 野尻が優勝。２位に大湯、３位に笹原

go to p.58

**SFL** 第２戦富士 佐藤が優勝。２位に名取、３位にTOM'Sの野中誠太

**SFL** 第３戦富士 ルーニースポーツの三宅淳詞が優勝。２位に名取、３位にアレジ

## 4/9 [ fri ]

**『オートスポーツ』No.1550 発売** この号です

## 4/10 [ sat ]

**FE** 第３戦ローマE-Prix

**NASCAR** 第８戦マーティンズビル

## 4/11 [ sun ]

**FE** 第４戦ローマE-Prix

**GT** 開幕戦岡山

## 4/18 [ sun ]

**F1** 第２戦エミリア・ロマーニャGP

**INDY** 開幕戦バーバー

**IMSA** 第３戦ミド・オハイオ２時間40分

**GTWC** 開幕戦モンツァ

**S-TAI** 第２戦SUGO３時間

## 4/23 [ fri ]

**『オートスポーツ』No.1551 発売**

※このページの情報は4月5日(月)時点のものです

# auto sport CONTENTS

auto sport 2021年4/23号（隔週金曜日発売）
2021年4月9日発売　第58巻第7号　通巻1550号

No.1550 4/23号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷


## CREW



| | | |
|---|---|---|
| Chief Editor | 田中康二 | Koji Tanaka |
| Editorial Staff | 角田五十四 | Isoshi Sumida |
| | 三浦康宏 | Yasuhiro Miura |
| | 髙橋和清 | Kazukiyo Takahashi |
| | 水谷素子 | Motoko Mizutani |
| | 高藤昌洋 | Masahiro Takato |
| | 佐藤彩子 | Ayako Sato |
| | 上坂元 宏樹 | Hiroki Kamisakamoto |
| | 柴崎拓見 | Takumi Shibasaki |
| Art Director/ Designer | 原　靖隆 | Yasutaka Hara（Nozarashi.inc） |
| Designer | 本間将一 | Shoichi Homma（Homma Shoichi design office） |
| DTP Staff | 樋口義憲 | Yoshinori Higuchi |
| | 片山健一 | Kenichi Katayama |
| Publishing Manager | 有冨誠一郎 | Seiichiro Aritomi |
| Cover photo | XPB | |





## SPECIAL FEATURE

3 FIA Formula One World Championship 2021 Round 1 Bahrain GP Excitement **死闘の幕開け**

8 分析1 角田&ガスリー徹底比較 **負けられない**

14 分析2 2021年シーズン勢力図 **激戦、極まる**

20 分析3 2021年メカトレンド **正解はハイレーキ**

26 [ Race Highlight ] 仁義なきベスト・オブ・レスト争い

28 [ Focus on Honda ] 足りなかった、逆転への1ピース。

30 [ Sideways ] “王者の理論”にレースを委ねて

## On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

32 Formula 2 Round 1 バーレーン 冷えた頭と肝っ玉

35 SUPER GT 公式テスト 富士スピードウェイ 仕込み完了。

58 SUPER FORMULA Round 1 富士 **過去イチに粘るオーバー**

70 NASCAR ブリストル“ダート戦”、雨&カオスな路面も乗り越える **これがアメリカの意地。**

74 WRC 3ワークスが2022年から3年間の参戦をコンファーム **「ラリー1」は定刻発車。**

40 OTHER BMWがLMDhを検討中／ニッサンがFEへの長期参戦を表明 ほか

## FEATURE

SUPER FORMULA Special Interview

54 **山本尚貴** —— 移籍を決意した王者の貪欲

64 **石浦宏明** —— 引き際の美学

2020 GT300 Champion Interview

76 **藤波清斗** —— *KEEP UPWARD.* オレは、まだまだ上る。

## IRREGULAR

44 [不定期連載] as流ピリ辛市販車インプレ ベースマシン一刀両断!! —— TOYOTA GR Yaris

52 Mobil 1 —— GT500トップエンジニアたちの「逆境の乗り越え方」。

## REGULAR

46 F1 DEEP NETWORK
47 from Worldwide Pressroom
48 全日本MS会議
49 auto sport before & after
81 [連載] クルマとレースを感じるコラム ピット・イン —— いしいしんじ
82 PRESENT FOR READERS

## FROM PIT CREW

●いよいよ今季のスーパーフォーミュラが開幕した。野尻智紀の圧倒的な速さと山本尚貴、平川亮らの粘り強さが際立つ一方で、若手の台頭も著しく、コース上の戦いは予選から決勝まで濃密なものだった。その取材現場では前々号の本誌（No.1548）に掲載した特集「SUPER FORMULA 未来考察」（P.46〜59）について多くの貴重なご意見をいただいた。ホンダとB-Maxのエンジン供給に端を発した“今回の一件”によって、当事者だけでなくスーパーフォーミュラに関わる関係者、ファンを巻き込んでさまざまな意見がかわされるようになっていることをあらためて痛感した。興行的な観点からSFを眺めたとき、関係者の誰ひとりとして現状には満足しておらず、それぞれがさまざまな打開策を考えているものの、その効果ややり方がひと筋縄ではいかないことに悩んでいる姿が印象的だった。逆に共通していたのはSFというレースに対する思い入れ。このシリーズにかける情熱が、相当なものであることも伝わってきた。（田中）

●本誌大注目のNASCARダートオーバル戦@ブリストルが終わりました。コーナーではD1の追走をしながらレースしているような感じで、さらにコーナーのライン上に穴ぼこがあったり、舞い上がった土ぼこりが滞留している感じで視界が悪かったりと、もう大変。あんななかで250周（カップ戦）も走っちゃうんですから、スゴい話です（笑）。併せて、洪水の被害に見舞われた現地の一刻も早い正常化をお祈りいたします。（カズキヨ）

●モータースポーツに限らず、あらゆるジャンルのスポーツが開幕を迎えています。春に開幕……なんだかとっても懐かしい気分。昨年は不安な気持ちを抱えながら開幕戦を見たものですが、今年は純粋に楽しめました。というか、実際F1もSFもとてもおもしろいレースだったと思います。今年はすべてのカテゴリーが盛り上がることを切に願っています。（きゃりー）

●だいぶ過ごしやすくなってきましたね。新型コロナの影響はまだ続いていますが、F1やスーパーフォーミュラなどのメジャーレースシリーズも関係されているみなさまのご尽力により、無事開幕しました。スーパーGTもこの号が出るころには岡山で開幕戦です。延期や中止などで「レースのない生活」を送っていた昨年のいまごろと比べれば、今年は例年どおりのワクワク感があります。その気持ちに乗せて、レースの面白さを誌面でお伝えしていきたいと思います。（マル）

SAN-EI
CORPORATION

SUPER GT

# GT500トップエンジニアたちの「逆境の乗り越え方」。

## クルマが決まらない……ピンチをチャンスに変える実践論

どんなに緻密なシミュレーションを重ねても、レースは計算どおりにいくとは限らない。むしろ、予定外、想定外の事態に見舞われることが普通だ。勝つために、そうしたタフな状況をどのように打開していくのか。スーパーGT GT500トップエンジニアたちに聞いた、トラックエンジニアの立場での"逆境の乗り越え方"——。

Interview & Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi ／本誌）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）

#12



### 普段の積み重ねがブレイクスルーにつながる

大駅俊臣　CALSONIC IMPUL GT-R

Profile
1976、77年の富士F1で興味を刺激され、20歳のときにセルモに入社。モーラ設立時に同社に移籍し、2011、12年に監督としてGT500王者に導く。20年からインパルのエンジニアに。1965年北海道出身。

「たしかにレースでは、ミスやクラッシュもありますし、クルマのセッティングが本当に決まらないというときがあります。ただ、そういうときに、違うことを大きくやったり、目を瞑ってフルスイングしたりしても、当たるものではありません。アイデアは必要ですが、基本どおりというか、数字に従ってやっていくしかないのかなと思います。そしてそのときに、基本に振り返ることができるベースを作っておくことが一番重要なのだと思います。それはもう、普段の積み重ねです。その意味では、"ブレイクスルー"のために普段の積み重ねをしているとも言えますね。今季に向けては、まずは1勝を挙げるということを目標としています。チームとしては優勝からしばらく遠ざかっているので、早い段階で達成したい。（今季加入の）松下（信治）選手は初めてのGTカーですが、もともとスピードを持っていますし、心配していません。平峰（一貴）選手とのコンビで、かなり面白い展開にできると考えています」



Profile

中学時代はレースゲームに熱中。地元の大学を卒業後、イギリスの大学院でレースエンジンについて学び、日本の戸田レーシングに入社。その後、バンドウ、ルマンでSFを担当。1986年カナダ出身。




# 去年のトライは実を結ばなかったが今年はそれが生きてくると思う

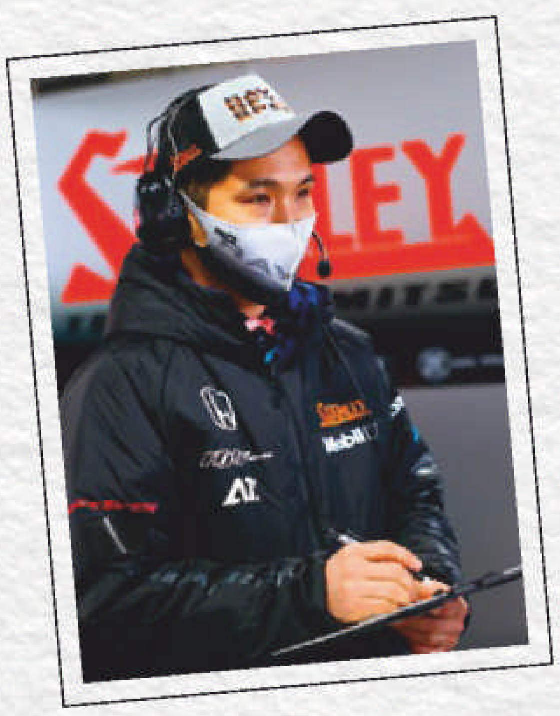
## ライアン・ディングル *ARTA NSX-GT*




「エンジニアにとって一番ツラいのは、やっぱりクルマが決まらないとき。その意味では、昨季の序盤は、速さはあったけど、結果につながらなかったという面でタフなところがありました。そこは、ドライバーやメカニックとコミュニケーションをとって、一番シンプルなところから考えてやり直してみようと。一発の速さを少し妥協して、レースでのペースを優先することにしました。そうして臨んだ最終戦富士は勝てばチャンピオンという状況でしたが、予選は11番手。残りのツール、乗り手のドライビング特性などを総合的に判断してタイヤに優しい方向にさらに振り、無交換で戦うことにしました。実際、追い上げることはできたけど、勝ちには届かなかった。でも、その苦しかったときの見直しが機能し、シーズン後半に固めて多くのポイントを獲れたのは大きな収穫です。今年は開幕戦からあの流れでチャンピオンを目指したい。勝ち星を増やし、そのうえで安定して加点するという戦い方をしたいですね」

Profile

大学時代に学生フォーミュラに参加。レースに興味を持つ。卒業後、童夢入り。2013年からセルブスジャパンに所属し、ARTAを担当。16年からGT500のエンジニアに。今季はTEAM KUNIMITSUを担当。1983年愛知県出身。




# 分析をもとに仮説も立てて根気よく対処ドライバーとインプルーブし合いながら

## 星 学文 *STANLEY NSX-GT*

「予選で沈んだり、なかなか勝てなかったりというときは必ずあると思います。エンジニアの立場では、データとドライバーのコメントを統合しながら、何がいけなかったのかを論理立ててきっちり分析していくことが大事だと考えています。原因をひとつに絞り切れるとは限りませんが、そのなかで仮説を立て、次のセッションやレースに向けて根気よく取り組んでいく。レースはチームスポーツなので、エンジニアだけ、ドライバーだけが頑張ればいいというものではなく、エンジニアサイドで改善シロがあったり、ドライバーがドライビングだけで改善してきてくれたりすることもある。そこはお互いインプルーブしながら、ということが多いですね。今季はチャンピオンチームに僕が加入するという形となり、昨季以上のクルマを作っていかないと、と思っています。昨季は決勝での安定した速さが最大の武器でした。今季はもう少し予選一発の速さを追求しつつ、それを決勝にもつなげられるようにして、連覇を目指します」



# 移籍を決意した王者の貪欲

# 山本尚貴

**SUPER FORMULA**
*Special Interview*
## Naoki YAMAMOTO

2020年、スーパーフォーミュラで3度目のタイトル獲得
そして山本尚貴は、連覇への安泰ではなく挑戦を選んだ
自身の速さを追い求めて——
開幕戦直前、新シーズンに向けた王者の野望が語られる

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）

——今年、チームを移籍することになった経緯について教えてください。

**山本**：来シーズンに向けてどうするかというホンダさんとの話し合いにおいて、僕のなかで新しいことにチャレンジしたいという気持ちもあり、最終的に移籍することになりました。無限からダンディライアンに移籍したときもそうでしたが、今回もチャンピオンを獲ったから移籍を決めたわけではなく、獲っても獲っていなくても移籍するこ




1988年7月11日生まれ。2009年に全日本F3選手権 Nクラスでチャンピオンとなり、翌年から国内トップフォーミュラに参戦し、ルーキー・オブ・ザ・イヤーに輝く。スウィフト、SF14、SF19と、3つのシャシーでタイトル獲得という快挙を達成した（13年は名称を変更しているが、FN09とSF13は同一シャシー）。チャンピオン直後の移籍は2度目。今年はトップフォーミュラのデビューイヤーに在籍していたナカジマレーシングで、新たな野望に挑む。

**国内トップフォーミュラの戦績**

| Category | Year | Results | Team | chassis |
|---|---|---|---|---|
| SUPER FORMULA | 2020 | チャンピオン | DOCOMO TEAM DANDELION RACING | Dallara SF19 |
| | 2019 | シリーズ2位 | | |
| | 2018 | チャンピオン | TEAM 無限 | Dallara SF14 |
| | 2017 | シリーズ9位 | | |
| | 2016 | シリーズ7位 | | |
| | 2015 | シリーズ5位 | | |
| | 2014 | シリーズ9位 | | |
| | 2013 | チャンピオン | | Swift SF13 |
| Formula NIPPON | 2012 | シリーズ11位 | | Swift FN09 |
| | 2011 | シリーズ11位 | | |
| | 2010 | シリーズ7位 | NAKAJIMA RACING | |

とは決まっていたんです。

――無限には8年在籍しましたが、ダンディライアンは2年間でした。

**山本**：無限時代は阿部（和也エンジニア）さんとずっと一緒にやってきて、タイトルも獲ったし、阿部さん以外のエンジニアさんと組むのは考えられないくらい信頼していましたが、状況的に阿部さんと一緒にお仕事をすることができなくなってしまったんです。

――阿部エンジニアのトヨタ陣営移籍は我々にとっても驚きでした。

**山本**：でも、僕がダンディライアンに移り、杉崎（公俊エンジニア）さんと初めて一緒に仕事をして、その気持ちはいい意味で薄まりましたね。杉崎さんには杉崎さんのいい部分、持ち味みたいなのがあったし、それまで自分が気づいていなかった、開けてなかった引き出しが開くようになったのは新鮮な感覚でした。ですので、チームとエンジニアさんが変わることに対する抵抗感は、阿部さんと離れ杉崎さんと組んだことによって、あまり感じなくなったんです。むしろ、どんどん新しいエンジニアさんと組んだほうが自分の肥やしにもなるし、同じ目的を持ちながら新しい人と作業していく過程にとても面白さを感じるようになったので、いますごく楽しいです。

――変化を求める気持ちが、覚醒したのかもしれませんね。

**山本**：杉崎さんと初めて一緒に戦った2019年、最終戦の鈴鹿でタイトルを逃したのですが、そのとき杉崎さんは一緒に泣いてくれたんです。そんな方、初めてだったので衝撃的でしたし、

「チャレンジを止めないために、新たな価値を見いだしたい」



S.Tamura

絶対に杉崎さんとチャンピオンを獲りたいと思いました。昨シーズンの中盤に成績が出なかったときも、杉崎さんがすごく熱くなってチームの良くない状況を打破しようと動いてくれた。これだけ一所懸命戦ってくれているのだから、自分がへこたれている場合じゃないぞという気持ちになりましたね。僕にとって杉崎さんは本当の戦友です。

――そんな信頼関係で結ばれた杉崎エンジニアやチームのスタッフと別れてでも、移籍を決断した理由とは？

**山本**：チャレンジを止めないためにもぬるま湯につかるのではなく、自分の可能性に賭けて行った先々でタイトルを獲れたら、それはそれで評価されるのかなという考えもありました。また、前から気になっていたナカジマレーシングの加藤（祐樹エンジニア）さんと組んでみたかったのも理由のひとつです。それでも中嶋（悟）さんが受け入れてくれなければこの話は破綻してしまうので少し心配でしたし、受け入れていただいてホッとしました。中嶋さんは11年前にチャンスを与えてくれた恩人のひとりでもあるので、恩返しをしたいという気持ちもありました。

――加藤エンジニアとは以前から面識があったのでしょうか？

**山本**：いえ、名前は知っていましたけど。前に伊沢（拓也）選手から「なかなか面白い人だよ」という話を聞いていて、そのときからちょっと気になる存在ではありました。

――実際にコンビを組み、一緒に仕事をしてみてどうでしたか？

**山本**：すごく真面目な方です。僕は正





直勉強ができるほうではないですが、かなり頭のいい方だなというのはすぐに分かりました。僕が聞いたことがない記号や数式でレーシングカーを組み立てる人なので、これは面白いぞと。若いエンジニアさんですし、経験値は少ないほうだと思うので、レースではもしかしたら経験の差が出てくるかもしれませんが、いまのところ瞬時の判断も的確にしてもらっていますし、僕も毎回完璧にできるわけではないので、お互い足りない部分を補っていければいいコンビになれると思います。

――実力と実績があってこそだとは思いますが、山本選手はいいエンジニアに恵まれ続けていますね。

**山本**：過去にタイトルを獲らせてもらったエンジニアさんに共通するのは、結果が出なかったときドライバーのせいにするのではなく、まずクルマのパフォーマンスを疑って絶対にドライバーを追い込むようなことはせずに立ててくれる。ドライバーのせいにされると萎縮しちゃうし、メンタル的に追い込まれます。でも、そういうときに救いの手を差し伸べてくれたり、ケアしてくれるエンジニアさんは家族でいったら妻のような存在だと思うので、いい人と巡り会えるかどうかで成績も大きく変わるし、将来に大きな影響をおよぼすと思います。加藤さんも頑張ってくれていますし、僕も彼のためにも頑張ろうという気持ちになっています。

## ドライバー〝山本尚貴〟の未来

――過去2回タイトルを獲得した翌年にチームを移籍していますが、もしナカジマレーシングでタイトルを獲ったら、また移籍を考えると思いますか？

**山本**：どうですかね。最初にも言いましたが、移籍のきっかけは必ずしも結

定量分析に長けた加藤エンジニアは、記号や数式を使ってセットアップを進めていき、「その新鮮さが面白い」と山本。加藤エンジニアもまた、結果が出ないときは自分の非を認めてドライバーを守るタイプ。いいコンビになりそうだ。



S.Yoshida

果だけがすべてではないんです。大事なのは自分が納得できる環境なのか、そうではないのかなので。プロのスポーツ選手としてチームが山本尚貴というドライバーを継続して起用したいと思ってもらえれば、翌年も契約させてもらうことになるでしょうし、自分が求められ良い条件と環境が整うのであれば、そこにはあまりこだわらないと思います。もちろん、いま所属しているチームが一番だと常に思ってレースをやっているのは間違いないので、来年以降もナカジマレーシングでレースをできたら、それは幸せだと思います。

——ところで、19年の日本GPで山本選手がフリープラクティスを走ったチームから、角田裕毅選手がデビューを飾ったF1開幕戦は見ましたか?

**山本**:見ましたよ。この短いあいだにF1に上りつめたのは角田選手の才能以外の何物でもないし、乗るべくして乗ったと思います。正直僕もいいお話はいただいていたし、チャンスがなかったわけではないのですが、それでも僕にはかなえられなかったことなのですごいと思いますし、心の底からF1の世界で活躍してほしいと思っています。僕は最終的に自分でスーパーフォーミュラとスーパーGTに参戦することを決め、必要とされる場所でレースができているので、そこに100%力を注ぎたいと思っています。角田選手にはいい刺激を与えてもらっているし、頑張っていいレースをしたいというモチベーションのひとつにもなります。国内は自分が頑張って盛り上げ、もっと多くの人に見てもらい共感してもらえるような活動をしていきたいので、同じホンダドライバーとして、フィールドは違っても一緒に盛り上げていきたいですね。

## 「国内は自分が頑張って盛り上げていく。ベテランとして壁のような存在になりたい」



S.Tamura
M.Hirata

——今年、山本選手のチームメイトとなる大湯(都史樹)選手は、F1の夢をあきらめていないようです。

**山本**:いいんじゃないですかね。このカテゴリーの捉え方は人それぞれ違うので。僕にとってはステップアップカテゴリーではなく、日本のプロのレースのひとつです。でも、世界に巣立っていくための踏み台として捉えてもそれはいいし、多様性のあるカテゴリーであってほしいですね。よく、F1などほかのカテゴリーと比較されますが、個人的にはそこに上も下もないと思っています。それぞれの国で、それぞれのカテゴリーに参戦しているプロモーターとドライバーとチームが、そのカテゴリーをリスペクトし誇りを持っていれば、それでいいのではないかと。

——最近の山本選手を見ていると、国内最強であることにこだわり続けた星野一義さんとイメージが重なります。

**山本**:足もとにもおよびませんが、星野さんや本山(哲)さんのように『あの選手を倒して日本一になる』というような壁のような存在になりたいとは思っています。僕のようなベテランがいて、若い子がベテランを倒すという構図があれば、それもシリーズにとってひとつの面白みや味になるのではないかと。僕らの若手時代もベテランの先輩がいて、彼らを倒して自分の評価を上げてきました。年を重ねれば立場が逆転するのは自然なことですが、彼らに簡単に負けて自分のシートがなくなるのは阻止したい。このレースでは、そういった人間味の部分を一番見てほしいですね。

——今後、山本選手は何を目標にして戦っていくのでしょうか?

**山本**:現役で声が掛かり続ける以上は当然乗りたいと思っています。チャンピオンを3回獲らせてもらい、今年は4回目を獲りたいと思って臨むわけですし、4回目を獲ったら5回目をという気持ちになるでしょう。もっともっと勝ち星とタイトルを増やしていくのが一番の大きな目標です。ありがたいことに、ほかの選手権からのオファーもあるのですが、このカテゴリーを土台に何か次のステップをと直近で考えているかというと、正直いまのところ考えていませんし、スーパーフォーミュラには高い誇りと気持ちを持って参戦しているので、これからも100%の力を注ぎ続けたいと思っています。




桜咲く陽春の富士。スターティンググリッド前方には勢いある若者たちが並び、「スーパーフォーミュラ新学期」を感じさせた。予選2番手は、昨年終盤の鈴鹿で涙の初勝利を飾った22歳の大湯都史樹。病気療養中の牧野任祐の代役として、ダンディライアン6号車を予選3番手に導いた笹原右京は24歳。以後、福住仁嶺24歳、阪口晴南21歳、宮田莉朋21歳、平川亮27歳、大津弘樹26歳と、20代のドライバーたちが予選上位につけた。

しかし「世代交代はまだまだ許さない」と、彼ら俊英の前に31歳の壁が立ちはだかった。野尻智紀である。ポールポジション獲得の予選タイムは1分21秒173。2番手大湯にコンマ2秒以上の大差をつけた。「全力で攻めきれたし手応えもありましたが、野尻さんのタイムはまったく見えませんでした」と大湯。それくらい、野尻の予選アタックは際立っていた。

いくつかのコーナーではわずかにオーバーステアが見られたが、挙動は唐突でなく、余裕を感じさせるカウンターステアで対処。クルマはしっかりと前に進んでいた。野尻はその動きを「粘りのあるオーバー」と、野尻を担当するチーム無限の一瀬俊浩エンジニアは「しっとり感のあるオーバー」と表現する。「SF19はフロントのほうが荷重依存性が高く、たとえば100Rでダウンフォースをどんどん増やしていっても、途中からフロントのグリップが出なくなりまったく曲がらなくなります。だから、まず曲がるクルマを作っておいて、その上でしっとり感を出し『乗れるオーバー』になるように気をつけています」と、野尻とのコンビ3年目の一瀬エンジニアは言う。

野尻は昨年の最終戦富士でもポールポジションを獲得したが、そのときすでにセッティングのひな形はできていた。「野尻さんは基本的にオーバーを嫌うというか、リヤを求めるのですが『ある程度リヤが出るのはあきらめてね』と（笑）。昨年富士のセッティングをベースにブラッシュアップしたものを今回持ち込みました」と一瀬エンジニア。土曜日朝の走り始めから野尻は速く、「滑ってもクルマが前に出るし、粘りを感じる」と、言葉には余裕が感じられた。

決勝ではクラッチのフィーリングが合わず、野尻はスタートで大湯の先行を許した。抜群のスタートを決めた大湯は、2周目には2番手野尻に対するリードを約2・4秒まで拡大。そのまま逃げ切るかと思われたが、周回を重ねるごとにリードはじわじわと目減り。そして10周目、野尻はダンロップコーナーでアウト側から鮮やかに大湯を抜き去った。スタートが成功したら義務であるタイヤ交換を最後ギリギリまで

M.Hirata




完勝へ導いた、完璧なセッティング

# 過去イチに粘るオーバー

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／田村 翔（Sho Tamura）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

引っ張り、ライバルに先行を許した場合はミニマムの10周でピットインして交換義務を果たすというのが、事前にチームが決めていた作戦。その判断ギリギリのタイミングで野尻は大湯を捕らえ、ステイアウトを選んだ。

「大湯選手のクルマは少し厳しそうに見えました。リヤが滑るだけでなくフロントも逃げて大回りになるコーナーもあったので、チャンスはあるぞ」と野尻。実際、大湯はトップを走りながらも序盤から挙動に苦しんでいた。

「タイヤの温度が上がるとダメで。何とか温度が上がらないように、スタートからタイヤをマネジメントしていたのですが、どうにもならなかったですね。野尻さんのクルマはすごく安定していたし、すべての操作に余裕が感じられました」と、大湯は2位表彰台を獲得したレース後に打ち明けた。

今年ヨコハマが供給するソフトタイヤは、去年と同じものだという。しかし多くのドライバーは「何かが変わったように感じる。路面温度が25度を越えるとフィーリングが大きく変化しグリップ感がなくなる」と証言していた。内圧をしっかり合わせても温度が上がるとタイヤの表面だけが滑り、構造が動くことによる「粘り」が感じられなくなるのだという。開幕前の富士テストでも、路面温度が大きく変化すると各車のパワーバランスがガラッと変わり、その原因や理由をつかみきれていないチームが多かった。

野尻もテストやフリー走行では同様のフィーリングを感じたというが、決勝では路面温度が比較的低かったこと、

S.Tamura

# エンジニアとの信頼関係が後押しに
# 速いだけじゃない、強さも増した野尻



SFデビュー当時から常に速さは見せてきた。そしていま、野尻は強さも手に入れた。今季のマシンとレーシングスーツには、コロナ禍で働く医療従事者への感謝の言葉が記され、その思いを伝え続けるために「毎戦ポール・トゥ・ウイン」と、田中監督が公言。開幕戦で有言実行となったが、「妙なプレッシャーを感じたくないので、一度リセットしてほしい(笑)。でも、そのつもりで戦います」と野尻。悲願のタイトルも現実味を帯びてきた。

そしてセッティングの最適化により39周を走ってもタイヤのコンディションは大きく落ちなかった。

「リヤタイヤのデグラデーションが気になっていたので、とくにセクター3でのメカニカルグリップの出し方を少し変えました。それがうまく機能したようで、タイヤは外側から内側にかけてきれいに削れていました」と一瀬エンジニア。一方、野尻は「予選よりアンダーが少し強くなりましたが、それでも最後までステアバランスは良く、基本セットの良い部分は失われませんでした。一発のスピードが高いクルマは以前にもありましたけど、乗っていての安心感は過去一番でしたね。だから、途中で雨が降っても自信を持って走ることができました」という。

野尻は最後まで安定した走りを続け、昨年11月のオートポリス以来となる優勝を獲得。速さもさることながら、それ以上に強さが光った1戦だった。過去、野尻は予選では抜群に速くとも決勝ではスピードを維持できず沈むレースが少なくなかった。しかし、2019年に無限に移籍して以降は、決勝での強さが確実に増している。

「もちろんさらに改善したい部分はありますが、クルマは完璧でした。一瀬は本当にいいエンジニアで。彼はドライビングを理解しているし、オンボード映像や、直線でウィービングするクルマを見るだけでもセッティングを推測することができるんです。また、一瀬を支えるふたりのデータエンジニアもとても優秀で、今回勝てたのはチームのみんなのお陰でもあります」

次戦、鈴鹿について一瀬エンジニアは「富士とは全然違うし、テストではほかのチームのクルマが速かったので正直あまり自信はありません」というが、野尻は「一瀬ならどうにかしてくれるでしょう」と全幅の信頼を置く。

若手の台頭と、それを許さぬベテランたちの矜持。今回予選下位に沈んだ王者山本尚貴にも復調の兆しが見られ、鈴鹿では、若手とベテランの対決構図がさらに明確になることだろう。

Y.Yoshimi



スタートで大湯の先行を許した野尻だが、10周目、ヘアピンの立ち上がりからOTSを使い、ダンロップコーナーのアウト側から豪快にオーバーテイク。野尻のスピードに、大湯があらがう術はなかった。

当然、PPと優勝を狙っていたが、マシンの仕上がりはそこまでの力がなかったと大湯。予選決勝とも2位は、現状でできうる最大の結果だったようだ。しかし、そのぶん伸びしろを秘めている。先輩方への挑戦は、激しさを増しそうだ。



S.Yoshida

大串信の私見聞録

この業界にF1を目指す若い才能を邪魔する人間はいない

# 懐の深い“レース好き”の集まり

Text：大串 信（Makoto Ogushi）　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）

コースの上で起きる出来事とは異なり、チームやドライバーのいわゆる内情には、個人的にはあまり近づきたくないものだが、その後諸々の事態の進展を受けて、知りうる限りのことはファンの皆さんとも共有しておいたほうがいいような気分もしてきた。いささか旧聞に属する話にはなるけれど、もし興味があるなら目をとおしていただきたい。

2020シーズンに向け、スリーボンドは道上龍率いるドラゴコルセとのコラボレーション体制でスーパーフォーミュラ（SF）へ進出する準備を進めていた。問題はドライバーだった。いくらスリーボンドが優良企業だとはいえ、本業ではないモータースポーツ活動に使える資金には限りがあり、独立系チームとしては当然ながらドライバーに持ち込み資金を求めざるをえない。しかしこのご時世、SFを戦えるだけの資金を用意でき、それでいて実力のあるドライバーと独立系新興チームが契約を結ぶのは至難のワザだ。

そのとき、エンジンを供給するホンダからドライバーとして推薦されたのが松下信治だった。レースで勝てるだけの能力を持ち、この先日本を代表するトップドライバーになる期待が集まる選手としてホンダはスリーボンドに松下を推薦し、持ち込み資金の負担も約束したという。スリーボンドにとっては願ってもない条件である。

こうしてスリーボンドは、19年12月第1週に行なわれたシーズンオフルーキーテストに松下を走らせるとともに、年明けには正式発表するための準備を始めた。ところがそこへ、ホンダから道上を経て松下が突然ヨーロッパへ行くことを決めたという驚きの報せが舞い込んだ。

さまざまな準備を進めていたスリーボンドにとっては青天の霹靂とも言うべき事態であった。シーズン開幕は迫っている。松下がいなくなった場合、そこからあらためて持ち込み資金を持つドライバーを探さなければならない。しかし、開幕直前のタイミングではしっかりとした資金を持ちながら行き先を決めていないドライバーが残っているはずもない。




板挟みになったのが道上だ。立場上、ドライバーを用意して体制を構築するのはドラゴコルセの役割で、ドライバーがいなくなれば開幕戦に出走できないばかりか、突然数千万円単位での穴が空くことになる。一時期道上は最悪の事態も覚悟したというが、最後の望みを託して思い当たる伝手をたどり国内外でドライバーを探しにかかった。

窮地に追い込まれた道上ではあったが、幸いにしてほどなく条件に合致する選手に出会うことになった。それがタチアナ・カルデロンであった。開幕直前というタイミングを考えれば、レーシングビジネス上、奇跡と言っても過言ではない展開である。道上はさっそくスリーボンドに相談し、スリーボンドとしてもカルデロンを高く評価して急きょドライバーとしての契約を結んで開幕へ向けて体制を整え直した。言うまでもなくこれらの大混乱は水面下で展開し、少なくともファンの皆さんの目に触れることはないままスリーボンド ドラゴコルセは開幕を迎えている。このときできあがった良好な関係が今シーズンも継続しているのはご存じのとおりだ。

選手を紹介しながら土壇場で逃げられるかたちになってしまったホンダは、スリーボンドに対して平謝りだったという。ホンダにしろスリーボンドにしろ、企業として少なくない資金を動かしてSFに関わっており、この混乱がどれほど深刻なものだったかは推して知るべしである。

ここからは推測になるが、今年B-Maxレーシングが松下を起用しようとした際にエンジン供給者としてのホンダが難を示したのは、松下がこの混乱を引き起こした当事者だったことが最大の原因だったのではないか。前々号でこの事態についてホンダの（前）清水宏モータースポーツ部長に話を伺った際、「あくまでもドライバーとチームの問題」と、この件について一歩引いた見解を示した。契約で縛ることなく信頼関係で進めようとした話をひっくり返されたのだから言いたいこともあっただろうけれど、いわゆる“大人の対応”、あえて言うならば“ケツの穴の大きな対応”を見せたと言うべきだろう。少なくとも問題は、「メーカーがチームやアスリートに対してどこまで口を出すか」などというレベルの領域にあったわけではなさそうなのだ。

興味深いのは、大変な被害を被ったことになるスリーボンドの足立守プロモーションディレクターが、松下の決断について「（松下が）退路を断って旅立った覚悟があったのであれば、その決断はそれなりに評価する」と理解を示している点だ。さらに巨額の借金を覚悟した道上に至っては、「どうしてもF1を目指したいという気持ちはドライバーとしては理解できる」とまで言う。なんと懐の深い“レース好き”であることかと、心が温まる思いがした。

F1を目指す若い才能が、がむしゃらにF1へ向けて突進することを邪魔しようとする人間はメーカーであれチームであれ、この業界にはいないだろう。しかし、プロのモータースポーツは、少なくない額の資金が動き、企業と企業が関わって成立する世界のなかで行なわれる。その仕組みを無視して物事が進まないのは、日本も世界も同じことだ。表面しか見ないまま本質を曖昧にして、揶揄しやすい場所を揶揄したところで、日本のモータースポーツは発展しないし、ましてや角田裕毅に続くF1ドライバーなど生まれることもないはずなのだ。




M.Hirata

「富士のトヨタ」は過去の話? ホンダ勢が表彰台独占

# “第7世代”の若手を抑え、野尻が完全制圧

徐々に分厚い雲に覆われていくも、スタート進行のあいだに目立つような雨粒が落ちてくることはなく、ドライコンディションで41周の決勝レースがスタートした。

ホールショットを奪ったのはフロントロウスタートの大湯都史樹。ポールシッターの野尻智紀は、2列目から好スタートを切ってチームメイトの笹原右京をかわした福住仁嶺にも迫られるが、2番手にとどまる。

その後方ではスタート直後の集団のなかで、大津弘樹と関口雄飛が接触。2台はそれぞれマシンにダメージを負いピットインを余儀なくされた。またこの影響を受けるかたちで、13番手スタートの中嶋一貴もコースオフを喫している。その混乱をすり抜けた国本雄資、山本尚貴らが大幅なポジションアップに成功した。

2周目に入って野尻との差を2・4秒まで広げた大湯だったが、その後は野尻がペースを取り戻しじわじわと差を削ってくる。7周目にはその差が1秒を切り急接近。10周目のダンロップコーナーでOTS（オーバーテイクシステム）を駆使した野尻がアウト側から豪快に大湯をかわしていった。これでトップに返り咲いた野尻は、そのままハイペースを維持して大湯との差を広げていく。

野尻が逃げていく一方で、大湯は逆に3番手の福住に迫られていく展開に。21周目に入るホームストレートで福住が一気に迫っていき、1コーナーでアウト側から並びかけていったが、OTSを解除したタイミングがわずかに早かったか、コカコーラコーナーまでオーバーテイクランプを点滅させ続けた大湯が猛追をしのぎ切った。それでも2台のテール・トゥ・ノーズの戦いは続き、福住は24周目の1コーナーで再び仕掛けにいく。

今度はお互いのオーバーテイクランプが点滅を続けるなかで、クロスラインをとった福住が大湯をパスしていった。続く25周目、大湯は笹原にもかわされ4番手に後退。たまらずピットロードへとステアリングを切った大湯は、上位陣のなかでは比較的早めの25周目にタイヤ交換を行なった。

フレッシュタイヤでプッシュする大湯のアンダーカットを阻止すべく、28周終了時点で福住、翌周には笹原がピットイン。それぞれタイヤ交換後に大湯の前でコースに復帰するが、タイヤが温まるまでに時間がかかり、大湯の追撃をかわすことができず、ポジションは元に戻ってしまった。

野尻が30周目に入るところで、レースはWET宣言が出された。といって

S.Yoshida



30周目のWET宣言後のピットでも全車スリックタイヤを選択。冷えた路面とタイヤに、アウトラップでオーバーランする姿も多く見られたが、余裕ある走りの野尻にその心配は感じられなかった。

Text：浅見理美（Satomi Asami）／auto sport　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）



## FINAL RESULT

富士スピードウェイ ｜ 曇り&雨／ドライ&ウエット ｜ 41周 ｜

| Pos. | No. | Driver | Team | Engine | Time/Gap |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 16 | 野尻智紀 | TEAM MUGEN | H | 58'30"222 |
| 2 | 64 | 大湯都史樹 | TCS NAKAJIMA RACING | H | 1"576 |
| 3 | 5 | 福住仁嶺 | DOCOMO TEAM DANDELION RACING | H | 3"737 |
| 4 | 20 | 平川 亮 | carenex TEAM IMPUL | T | 19"236 |
| 5 | 6 | 笹原右京 | DOCOMO TEAM DANDELION RACING | H | 26"481 |
| 6 | 1 | 山本尚貴 | TCS NAKAJIMA RACING | H | 29"890 |
| 7 | 37 | 宮田莉朋 | Kuo VANTELIN TEAM TOM'S | T | 30"470 |
| 8 | 18 | 国本雄資 | KCMG | T | 39"880 |
| 9 | 39 | 阪口晴南 | P.MU/CERUMO･INGING | T | 43"771 |
| 10 | 14 | 大嶋和也 | NTT Communications ROOKIE | T | 47"159 |
| 11 | 36 | 中嶋一貴 | Kuo VANTELIN TEAM TOM'S | T | 52"607 |
| 12 | 3 | 山下健太 | KONDO RACING | T | 53"967 |
| 13 | 12 | T.カルデロン | ThreeBond DragoCORSE | H | 55"223 |
| 14 | 4 | 中山雄一 | KONDO RACING | T | 56"480 |
| 15 | 7 | 小高一斗 | KCMG | T | 58"200 |
| 16 | 15 | 大津弘樹 | Red Bull MUGEN Team Goh | H | 1'21"530 |
| 17 | 19 | 関口雄飛 | carenex TEAM IMPUL | T | 2Laps |
| 18 | 38 | 坪井 翔 | P.MU/CERUMO･INGING | T | 5Laps |

以上完走（規定周回数36周）

FL：No.64 大湯都史樹／TCS NAKAJIMA RACING　1'22"639　41/41　198.778km/h

## DRIVER STANDINGS

| Pos. | No. | Driver | Points |
|---|---|---|---|
| 1 | 16 | 野尻智紀 | 23 |
| 2 | 64 | 大湯都史樹 | 17 |
| 3 | 5 | 福住仁嶺 | 11 |
| 4 | 20 | 平川 亮 | 8 |
| 5 | 6 | 笹原右京 | 7 |
| 6 | 1 | 山本尚貴 | 5 |
| 7 | 37 | 宮田莉朋 | 4 |
| 8 | 18 | 国本雄資 | 3 |
| 9 | 39 | 阪口晴南 | 2 |
| 10 | 14 | 大嶋和也 | 1 |

## TEAM STANDINGS

| Pos. | Team | Points |
|---|---|---|
| 1 | TEAM MUGEN | 20 |
| 2 | TCS NAKAJIMA RACING | 20 |
| 3 | DOCOMO TEAM DANDELION RACING | 17 |
| 4 | carenex TEAM IMPUL | 8 |
| 5 | Kuo VANTELIN TEAM TOM'S | 4 |
| 6 | KCMG | 3 |
| 7 | P.MU/CERUMO･INGING | 2 |
| 8 | NTT Communications ROOKIE | 1 |

**Qualifying Report**

### 野尻が年またぎの富士2戦連続PP

A組とB組に分けられたQ1。A組では昨季最後までタイトルを争った山本と平川が登場。しかし、このQ1で王者山本がまさかの脱落。さらに、今年は国内レースに専念、チャンピオン候補のひとりと目される山下もQ1落ちという波乱の幕開けとなった。B組には昨季最終戦富士でポールポジション、コースレコード保持者の野尻が出場し、トップタイムをマーク。それに続いたのが、昨季ルーキーイヤーの序盤戦から速さを、シーズン後半には強さも示した大湯。このふたりはQ2も1-2位で突破し、Q3でもポールを争うことになる。そのQ3、チェッカーフラッグが振られる間際にコントロールラインを通過した野尻が、1分21秒173を記録してトップに立つ。大湯はセクター1で全体ベストのタイムを刻むが、とくにセクター3で異次元の速さを見せた野尻には0.2秒届かず2番手。野尻が年をまたぎ、富士ラウンド2戦連続のポールポジションを獲得した。




## QF RESULT

| Pos. | Q1 Gr. | No. | Driver | Q1 | Q2 | Q3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | B | 16 | 野尻智紀 | 1'21"994 | 1'21"595 | 1'21"173 |
| 2 | B | 64 | 大湯都史樹 | 1'22"140 | 1'21"779 | 1'21"396 |
| 3 | B | 6 | 笹原右京 | 1'22"517 | 1'22"000 | 1'21"463 |
| 4 | A | 5 | 福住仁嶺 | 1'22"297 | 1'22"079 | 1'21"604 |
| 5 | A | 39 | 阪口晴南 | 1'22"487 | 1'21"956 | 1'21"714 |
| 6 | A | 37 | 宮田莉朋 | 1'22"298 | 1'21"975 | 1'21"793 |
| 7 | A | 20 | 平川 亮 | 1'22"326 | 1'21"850 | 1'21"804 |
| 8 | A | 15 | 大津弘樹 | 1'22"263 | 1'22"361 | 1'21"869 |
| 9 | B | 19 | 関口雄飛 | 1'22"785 | 1'22"441 | |
| 10 | B | 38 | 坪井 翔 | 1'23"050 | 1'22"552 | |
| 11 | A | 12 | T.カルデロン | 1'22"820 | 1'22"584 | |
| 12 | B | 18 | 国本雄資 | 1'22"644 | 1'22"973 | |
| 13 | B | 36 | 中嶋一貴 | 1'22"333 | 1'27"230 | |
| 14 | A | 7 | 小高一斗 | 1'23"123 | 1'29"988 | |
| 15 | B | 4 | 中山雄一 | 1'23"256 | | |
| 16 | A | 1 | 山本尚貴 | 1'23"144 | | |
| 17 | B | 14 | 大嶋和也 | 1'23"360 | | |
| 18 | A | 3 | 山下健太 | 1'23"189 | | |

## QF SECTOR BEST TIME

| Pos. | No. | S1 | No. | S2 | No. | S3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 64 | 20"752 | 39 | 24"503 | 16 | 35"872 |
| 2 | 16 | 20"774 | 16 | 24"517 | 6 | 35"965 |
| 3 | 15 | 20"841 | 64 | 24"584 | 5 | 36"005 |
| 4 | 20 | 20"841 | 6 | 24"624 | 64 | 36"035 |
| 5 | 39 | 20"873 | 37 | 24"665 | 37 | 36"149 |
| 6 | 6 | 20"874 | 5 | 24"678 | 20 | 36"182 |
| 7 | 36 | 20"887 | 15 | 24"720 | 15 | 36"287 |
| 8 | 37 | 20"912 | 12 | 24"722 | 39 | 36"326 |
| 9 | 5 | 20"917 | 1 | 24"732 | 36 | 36"334 |
| 10 | 1 | 21"000 | 20 | 24"732 | 38 | 36"437 |
| 11 | 19 | 21"004 | 18 | 24"831 | 19 | 36"525 |
| 12 | 3 | 21"030 | 36 | 24"861 | 12 | 36"539 |
| 13 | 4 | 21"037 | 19 | 24"912 | 18 | 36"609 |
| 14 | 38 | 21"110 | 3 | 24"993 | 3 | 36"888 |
| 15 | 7 | 21"128 | 38 | 25"004 | 7 | 36"984 |
| 16 | 18 | 21"135 | 7 | 25"011 | 14 | 36"988 |
| 17 | 12 | 21"189 | 14 | 25"112 | 4 | 37"104 |
| 18 | 14 | 21"260 | 4 | 25"115 | 1 | 37"412 |

も、上空から落ちてくるのは霧雨程度で路面コンディションはさほど大きく変わらない。39周を終えるところでピットへと向かった野尻も、スリックタイヤをチョイスしトップを維持してコース復帰。再び2番手へと戻ってきた大湯との差は、ファイナルラップに入る時点で3・8秒となっていた。冷えたタイヤで慎重に走る野尻に対し、猛プッシュをかける大湯。

セクター1で0・9秒、セクター2では全体ベストタイムをたたき出して1秒以上差を削り野尻に近づいていった大湯だが、野尻がポジションを守り切り、2021シーズンの初戦をポール・トゥ・ウインで制した。

大湯は悔しい2位となったが、唯一1分22秒台のファステストラップを記録。3位には福住が入った。野尻と同じく終盤までタイヤ交換のタイミングを引っ張った平川は笹原の前でチェッカーを受け4位。5位の笹原に続き、スタートから10ポジションアップに成功した山本が6位となった。

M.Hirata



同じ1999年生まれの莉朋と晴南。カート時代からのライバルは、レース序盤は晴南が莉朋を抑える展開。しかし、14周目の1コーナーで莉朋が前へ。ふたりの対決はシーズンをとおして繰り広げられそうだ。



# 石浦宏明

SUPER FORMULA *Special Interview*

## Hiroaki ISHIURA

フォーミュラ引退
## 引き際の美学

昨季最終戦の2日後に行なわれた合同テスト／ルーキードライバーテスト
そこに石浦宏明の名前はなく、突如、「2020年限りでのSF引退」が明かされた
夕日をバックにシートを降りる石浦の写真は、昨季最終戦に撮影されたもの
人知れずフォーミュラ引退を決意し、SF19から降りた最後の瞬間だ
「まだGT500は続くし、ドライバーとしての引退じゃないから」
いつもと変わらない気持ちだったという
あれから3カ月、石浦に「フォーミュラ引退」の本音を聞いた

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

# 「しれっと辞めようと（笑）」
# いつもと変わらず、降りたシート




N.Mitsuhashi

――スーパーフォーミュラの引退は、いつ頃から考え始めたのですか？

**石浦**：SF19に変わったとき、規則でステアリング位置が決められたんです。安全規定でHALO（ヘイロー）にヘルメットが当たると危ないので、先にステアリングに当てようとかなり手前で固定され、人によって調整ができなくなっちゃったんです。僕の身長だとシートベルトのバックルに手が当たり、フリー走行中にベルトが外れたこともあった。速く走れないわけではないけど、このままずっと当たりながらレースをしなきゃいけないのかと、少し（引退を）考え始めましたね。

――それは大きなストレスですね。

**石浦**：ただ、SF14でクルマを速くすることを期待されて機会をもらったので、SF19になってチームの成績が下がったタイミングで投げ出すのはイヤだったし、チーム全体を底上げしてからバトンを渡したいと考えていました。SF19初年度に2台とも成績が下がったとき、ファンの人から「まさか辞めないですよね」というコメントが来たんです。やっぱり遅くなったと見られちゃうんだなと思い、ちゃんと表彰台に立って「まだ遅くなっていないですよ」とアピールしてから辞めたいという気持ちはありましたね。

――技術や体力面の低下を感じたりはしましたか？

**石浦**：それはなかったです。逆に、下降してから辞めるのはイヤだったというか、そう思われるのはドライバーとしてちょっとかっこよくないなと。過去に1回クビになっているし、またクビになるのはちょっとね。表彰台に立ち「まだいけるでしょ」というときのほうが、気持ち良く辞められるなと。

――ということは、決心したのは第2戦岡山で2位になったとき？

**石浦**：そうですね。あそこで優勝争いをできたことで、本気でというか、これで降りられるなと思いました。

――坪井翔選手との優勝をかけたチーム内バトルに敗れたのも、引退を決意した理由のひとつでしょうか？

**石浦**：それはないです。去年は予選だと3勝4敗とかだったので。でも、たしかに坪井の勢いはすごかったし、その下の世代も元気だなと感じていたので、自分のせいでチャンスがなくなる人たちが出てくるのはイヤだったし、そこまでしてしがみつくつもりはなかった。自分は（高木）虎之介さんとかと入れ替わったんですが、ほかにも大嶋（和也）や平手（晃平）など、僕たちの世代が大量に上がったときに乗れなくなった先輩は多くいました。そう考えると、自分も昔チャンスをもらったし、いいタイミングで自ら降りたほうがいいのかなと。フォーミュラは、若いドライバーにとって今後の人生を決めるうえで重要な場所なので、アピールが必要な彼らにチャンスが行くほうがいいのかなと思いましたね。

――チームマネジメントの仕事を始めたことも影響したのでしょうか？

**石浦**：それは全然ないです。セルモの仕事をしていなくても、辞めるタイミングは変わらなかったと思います。

――最終戦富士で、決勝後にシートを降りたときはどのような気持ちでしたか？　一部の人以外には、事前に引退を伝えていなかったようですが。

**石浦**：これが最後みたいに見られたくなかったんです。だから、しれっと辞めようかなと思っていました（笑）。レーシングドライバーを辞めるわけではないし、そういう目で見られながら走るのはイヤだったので。最後のレースだからなんちゃらみたいには思っていなかった。グリッドでニック（キャシディ）が来てくれて、「ふたりとも来年はいないね」って一緒に写真を撮ったくらいで、悲しいとか寂しいみたいな気持ちは全然なく、「よし、来年




緊張感極まる15年最終戦鈴鹿のグリッド。左右どちらから降りると決めていない石浦に、無理を言って左から降りてもらい撮影。SF初戴冠でNo.1419の表紙を飾った。「うれしい」と喜んでくれて、編集部一同安堵。

M.Hirata

**国内トップフォーミュラの戦績**

| Category | Year | Results | Team | chassis |
|---|---|---|---|---|
| SUPER FORMULA | 2020 | シリーズ 10位 | P.MU/CERUMO・INGING | Dallara SF19 |
| | 2019 | シリーズ 13位 | | |
| | 2018 | シリーズ 3位 | | Dallara SF14 |
| | 2017 | チャンピオン | | |
| | 2016 | シリーズ 5位 | | |
| | 2015 | チャンピオン | | |
| | 2014 | シリーズ 5位 | | |
| Formula NIPPON | 2011 | シリーズ 6位 | Team KYGNUS SUNOCO | Swift FN09 |
| | 2010 | シリーズ 8位 | Team LeMans | |
| | 2009 | シリーズ 6位 | | |
| | 2008 | シリーズ 16位 | | Lola FN06 |

1981年4月23日生まれ。2007年に全日本F3選手権でシリーズ4位となり、翌年フォーミュラ・ニッポンで国内トップフォーミュラにデビュー。しかし11年シーズン後、そのシートを失う。2年のブランクを経た14年、スーパーフォーミュラで復帰すると、15年と17年にタイトルを獲得した。国内トップフォーミュラでの通算5勝、8回のポールポジションはすべてSF14時代のもの。名実共にSF14最強ドライバーだった。

N.Mitsuhashi



いつもは優しい表情の石浦だが、ヘルメットを被ると、その眼光は鋭く一変する。上と下の写真はどちらも昨季最終戦に撮影。下が予選直前、上がレースを終えてピットに戻る姿。最後はいつもどおり、とびきりの笑顔だった。



N.Mitsuhashi

「若いドライバーのチャンスを潰したくない。そこまでしてしがみつくつもりはなかった」

からはGTに集中して頑張ろう」という気持ちでしたね。

――今回の引退と、2011年にシートを失ったときとでは、もちろん気持ちは大きく違いますよね？

**石浦**：それはもう(笑)。あのときは(土屋）武士さんが監督で、自分でも手応えを感じていて、最後のレースで2位だったんです。トップフォーミュラで2位に入りクビになるとは思っていなかったし、いよいよここからだなと感じていたので、その悔しさたるや……。それまでレースが好きで全部観てきたのに、そこから2年くらいは悔しすぎて（フォーミュラレースの）テレビも観なかったというか、観ていられなかった。だから、その頃に何が起きていたのか、誰が優勝していたのか知らないんです。

――その当時は引退という感覚はなかったのでしょうか？

**石浦**：また乗れるとは思っていなかったですね。クビになって戻ってくる人って、いなくないですか？ それでもF3で練習をさせてくれるスポンサーさんがいて、たまたまSUGOでセルモ・インギングのピットを覗いていたら、前セルモ社長のバテ（佐藤正幸）さんに「なんで乗ってないんだ」と声を掛けられ、「シートがないんです」って言ったら急に話が進んだ。ただ、

同じタイミングで僕を乗せようと、武士さんがチームを立ち上げようとしてくれていたんです。トムスの舘（信秀）さんや星野（一義）さんのところにも相談に行くなど動き回ってくれていたし、僕自身も自分のスポンサーにお願いをして自力でやろうとしていました。

――セルモ・インギングの話が来たとき、武士さんは何といいましたか？

**石浦**：快く「そっちで乗れ」と。僕のためにチームを立ち上げるなんてリスクだらけじゃないですか。つちやエンジニアリングとしてもGT500をやめ、大変な時期にその計画を進めてくれていたので、本当に感謝しています。武士さんだけでなく、服部（尚貴）さんも昔から支援してくれていました。TDP（トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラム）に入りF3に乗り始めてからも代打で監督をやってくれたり、チームルマンに入ったときもテクニカルアドバイザーとして来てくれたり、服部さんと武士さんは何とかチャンスを作ろうとしてくれていました。

――セルモ・インギングに加入した後は、一気に上昇気流に乗りましたね。

**石浦**：SF14に変わるタイミングで経験のある僕が選ばれたかたちですが、いずれGT500にも乗せたいとも言われて。クビになったドライバーに両カテゴリーのシートをという話を急にされたので、そんなありがたい話はないなと。それからは、テレビでフォーミュラを観るようになりました（笑）。それまでずっと崖っぷちで来ていて、TDPでは生徒みたいに扱われてきたのに、セルモ・インギングに入ってからは予選で失敗すると「そういうクルマにしちゃってゴメンね」と言ってもらったりとか、急にプロとして認めてもらえている感覚を持ったんです。そうしたら自信が湧いてきて、思い切りできる、失敗を恐れず行けるようになった。それからは、レースウイークが毎回楽しくてしょうがなかったですね。



## 信じ続けた、恩師の言葉

――15年、タイトル獲得の自信はどれくらいありましたか？

**石浦**：全然なかったです。なんせ15年が初ポールポジション、初優勝だったので。初優勝の祝勝会で、バテさんが「チャンピオンになってもう1回この会をできたらいいですけど」みたいなスピーチをしたとき、みんな半笑いでしたから（笑）。

――終盤タイトルが見えてきて、チームの雰囲気は変わりましたか？

**石浦**：だいぶピリピリしていましたし、前とは緊張感が違いました。その年の

20年第2戦岡山、石浦はチームメイトの坪井と優勝争いを演じ2位に。勝利を手にすることはできなかったが、坪井の成長を感じつつ、「まだ戦える」ことを証明できたことで勇退の決意が固まったという。後任の晴南への期待も大きく、「シートを譲って良かった」と石浦。




N.Mitsuhashi

もてぎで、現セルモ社長の卜部（治久）さんに直訴して速いインパクトレンチを買ってもらったんです。高かったんですけど、それを投入したもてぎで優勝した。僕がそういう要望を出すくらい、チーム全体が今年絶対に獲るんだという雰囲気になっていました。

——初タイトルがかかる最終戦の鈴鹿で、オートスポーツという雑誌が無謀なお願いをしました（笑）。チャンピオンになったら表紙にしたいので、撮影のためグリッドに止めたら左側からクルマを降りてくださいと。

**石浦**：チャンピオンを獲れず、お蔵入りになったら悲しかったでしょうね。ミドルフォーミュラ時代もカメラマンさんからそういう要望はあり、実現するとすごい気持ちいいんですけど、しなかったときの悲しさは（笑）。でも、表紙はうれしかったです。

——結果的に17年もチャンピオンに輝き、そのときタイトルを争ったピエール・ガスリーは現在Ｆ１で活躍しています。２回王座を獲得しながらも、Ｆ１には進めなかったことについてはどのような気持ちですか？

# 残すタイトルはGT500「これからはそこに集中する」



最終戦後、チームからセレモニーのサプライズ。「まだ現役でやりますからね、驚きました」と石浦。07年にGT300、15年と17年にSFでチャンピオン。残すビッグタイトルのGT500に集中できる石浦は、さらに手強くなる。

N.Mitsuhashi

SUPER FORMULA
*Special Interview*
Hiroaki ISHIURA

**石浦**：もちろんＦ１全盛期の世代なので、憧れていましたし、最初は本気で行こうと思っていました。でも、Ｆ３くらいになって現実を見るわけじゃないですか。そうやって自分には縁がない世界だなと思っていたのにスーパーフォーミュラでチャンピオンを獲り、ＦＩＡのライセンスポイントが40点を超えたとき、なんか急に、「あれ、ほんとは行けるの？」と（笑）。ほかの人が持っていない権利を、自分は手に入れたんだなと不思議な感覚でした。僕の時代はヨーロッパに行くドライバーが急に増えたけど、その頃服部さんから「誰もが向こうに行けばいいわけじゃないし、お前は国内でしっかり成績を出せば今後プロとして生きていけるチャンスがある」と言われた。僕はその言葉をいまでも信じているし、正しかったと思っています。

——フォーミュラドライバーとして、やり切った感覚でしょうか？

**石浦**：子供の頃、Ｆ３０００で活躍する星野さんは、僕にとってＦ１ドライバーと同じくらいの大スターでした。単純にＦ１に乗ってみたかったという気持ちはありますが、それがかなわずに残念とは思っていません。

——石浦さんにとって、フォーミュラのレースとは？

**石浦**：自分がなんのために走るのかといわれたら、速さを証明したかったからです。ＧＴはふたりで乗るしハンデもあるので、速さのアピールという面ではやっぱりフォーミュラのほうが強い。Ｑ３をしっかり決めてポールを獲れたときは、優勝したとき以上にうれしかったですね。この世界で生きていく以上、速さがないと話にならない。だから、ポールを獲ることで落ち着くというか、速さを証明できて良かったと毎回思っていました。決勝は「あとはなるようになる」みたいな感じで勝てたらうれしいけど、ダメだったとしてもポールを獲った満足感で、自分が一番速いと思うことができましたし。

——石浦さんの後を継ぐかたちとなる阪口晴南選手は、開幕前のテストでとてもいい走りをしていましたね。

**石浦**：そう思ってもらえるのであれば、僕がシートを譲った意味があったかなと思います。彼はＦ３のときもクビになるようには見えなかったし、インタープロトでのレース中の駆け引きもアグレッシブで上手だったので。

——昔の自分と重なりますか？

**石浦**：そうですね。僕も最初はＦＴＲＳ（フォーミュラトヨタ・レーシングスクール）を落ちているので。メーカーの育成枠から落ちた経験がある子は、逆に強さを出す可能性があると思っています。ひとりで生きていかないといけないので。そういうところでいろんなチャンスをもらえているのは、実力と魅力がある選手だと思います。だから、遅かれ早かれウチではなくても別のチームで乗っていたと思いますよ。

——シートを阪口選手に譲って正解だったと思いますか？

**石浦**：はい。僕の時代はまだベテランに頼るというか、経験値で引っ張ってもらうことがありましたが、いま坪井と阪口という若くて速くて勢いがあるふたりが一緒にやっている姿を見て、やっぱり良かったなと。

——スーパーフォーミュラにおけるチームでの新たなる役職は？

**石浦**：無理くりチームアドバイザーという名前をつけてくれましたが、去年までも僕と坪井で「こういうセットアップだったら良かったよね」とか話をしていたし、いまも同じような会話をしてます。乗らないだけで、やっていることは大きくは変わらないです。

——もし２回チャンピオンを獲っていなかったら、こんなにも清々しい気持ちで退けなかったのでは？

**石浦**：そう思います。ただ、ＧＴ５００ではまだチャンピオンを獲れていないので、これからはそこに集中して、しっかりやりたいと思っています。

N.Mitsuhashi

# これがアメリカの意地。

## ブリストル〝ダート戦〟雨&カオスな路面も乗り越える

**視聴者数昨年比100万増**
**来春開催も決定**

**意** 地でやり切った。それが第一印象かもしれない。

全米レースファン注目、ブリストルでのNASCARカップシリーズ&トラックシリーズのダートレース2戦だが、ブリストルのあるテネシー州はレース前の数日間にまさかの暴風雨に見舞われ、州内のいくつかの地域では洪水が発生するほどの被害が起きてしまった。その結果、カップ戦は金曜に50分間のプラクティス走行が2回行なわれただけで、翌土曜に予定されていた予選ヒートはキャンセルに。日曜の250周のレースも月曜16時からに延期となった。トラックシリーズは土曜夕方に予選ヒート(15周)、20時から決勝レースというのが当初のスケジュー




写真では、走行路面にまだ表層のダートが残っているようにも見えるが、マシンが走行を重ねるうちにそのダートが捌けてきて、ツルツルな感じに(p72参照)。(as)



Text：ゴードン・カービィ（Gordon Kirby）　Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
まとめ：auto sport　Photo：LAT

ルだったが、予選ヒートのスタート直後から、跳ね上げられた泥が後続車のフロントウインドウやフロントグリルにこびり付き、多くのクルマで視界悪化やオーバーヒートが続発。結局、月曜正午へ延期に。このダートトラックは、もともとコンクリート舗装路面の上にわざわざダートを持ち込んで敷き詰めたもの。水捌けが悪かったのか、トラックのイン側には水たまりもでき、映像を見る限りではレースどころではないような雰囲気にもなっていた。

だが、幸いにも月曜は素晴らしい青空が広がり、気温も涼しく、絶好のレース日和に。コース整備もしっかりと終えられていた。全米にNASCARのビッグイベント開催コースを8つも所有しているプロモーター「スピードウェイモータースポーツ社」の開催へのプライドと執念がイベント実現を成し遂げたというほかはない。見事な仕事ぶりだった。

ドライバーにもおおむね好評だったようだ。金曜のプラクティス走行ではほとんどのドライバーがダートトラックへの習熟ぶりを見せており、金曜の2回のセッションでシボレー勢最速タイムをマークしたアレックス・ボウマン（ヘンドリック・モータースポーツ）は、「すごく楽しかった。タイヤの摩耗が少し気になるけど、それ以外はすべてうまくいった。こういったクルマは本当に面白い。ダートでの走行性は抜群だ。ちょっとラフになってしまったこともあったけど、それはレーストラックの特性。とんでもない楽しさだよ」と大はしゃぎ。また、トヨタ勢最速だった、ブリストル戦終了時点でポイントリーダーのデニー・ハムリン（ジョー・ギブス・レーシング＝JGR）も「とても楽しかったね。クルマをたくさんコントロールして、スロットルを操作して、ステアリングを我慢して……そんなことの繰り返しだ。僕の見立てだと、コースをオフラインしたときにラップを取り戻そうとするのにどこに行けばいいのか、またレーストラックのなかでいろいろなカラー（＝レーシングライン）を探してみることはすごく楽しく、興味深い点だった。いままでとは違うバンピーさはあったけど、全体的には楽しい1日だった。路面の印象は、スローなアスファルト路面のレースか、グリップの少ないアスファルトでのレースって感じかな。本当にマシンを横にスライドさせているわけではない。やろうとすればできるし、それもテクニックのひとつではある。でも、実際にはいつものようにドライブしているだけという感じで、視界の悪さを除けば、それほど大きな違いはなかったね」と表情は明るかった。

ただ、路面が荒れていたことも事実だろう。金曜2回のプラクティスで総合トップだったライアン・ブレイニー（ペンスキー・フォード）はラフで滑りやすかったと話す。

「本当に荒れている。クレイジーなほど大きなディボット（穴ぼこ）がいくつもあった。スムーズにいくわけがないよね。荒れてはいるけど、うまくいきそうなことをやっていくだけで、レーンチェンジはみんなあまりやっていなかった。どれだけ真っすぐにスムーズに走れるかを確認し、タイヤを機能させ続けることが大事だ。多くのタイヤがすぐにダメになってしまうのを目の当たりにした。とくに右リヤは厳しい。右フロントでさえもすぐにグリップが低下し始めてしまう。決勝ではこのような状態になることが予想されるので、タイヤをセーブできるかが重要になってくるだろうね」




その決勝はブレイニーの予想に反し、レースが進むにつれて走行路面のダートが剥がれ落ちていったことで、重機のロードローラーで踏み固められた土の路面が露出。通常の路面のようになっていき、タイヤの心配は予想していたほどにはならなかった。ただ、レース序盤は、フロントウインドウの視界悪化やオーバーヒートなども再び発生。また、多重クラッシュによるアクシデントが相次ぎ、コース上は大混乱をきたした。クラッシュには、ダートトラックでの経験が豊富で、優勝候補筆頭と見られていたカイル・ラーソン（ヘンドリック・シボレー）も巻き込まれてしまった。

一方、トップ争いは、JGRの17年王者マーティン・トゥルーエクスJrが100周の第1ステージを制し、ペンスキー・フォード駆る18年王者ジョーイ・ロガーノが第2ステージを獲って、最終ステージの第3ステージへ。ロガーノはそこでも力強い走りを見せ、そのままチェッカー。ブリストルでの記念すべきダート戦を制した。

「素晴らしいよ！　信じられないレーストラックだ。このトラックの準備に

携わったすべての人による最高の仕事のおかげだ。もちろん、ここ数日間でも多くの作業が行なわれた。この数週間で僕らもほかのマシンでダートコースを何周か走るなど多くの作業をしてきた。レース本番のトラックを走ることは重要だったし、クルーチーフのポール・ウルフとチームが最高のマシンを提供してくれたおかげで、勝利をつかむことができた。ちょっと緊張していたね。例年より初優勝者が多いし、毎戦優勝者が異なっているので、ここのヴィクトリーレーンにこのクルマを持ってくることができて最高だよ。ブリストルでの勝利ほど素晴らしいことはない。それに加えて、ダートが敷き詰められた最初のレースのウイナーになれたんだから、本当に特別なことだ！」

気になるテレビ視聴率のほうだが、FOXの中継を310万人超が視聴し、1・8%を記録。これは2020年にブリストルで行なわれたカップレースよりも約100万人多い数字だったが、今年行なわれたカップ戦のレースのなかではもっとも低い視聴率だった。月曜に行なわれたトラックレースの視聴率は0・14%、視聴者数は61・8万人。これは今年行なわれたほとんどのトラックレースと同程度の数字だった。トラックのもともとの決勝スタート日時は土曜20時、カップ戦のそれは日曜15時半。高い視聴率を見込める時間帯だった。2戦とも延期後の開催・中継が平日の昼間になったということを考えれば、悪くない数字とも言えるかもしれない。




ダートは5層構造で、一番上の層のダートはほぼ完全になくなってしまった。上から2層目のダート（粘土質と思われる）はロードローラーでしっかり踏み固められていたはずだが、徐々に削り取られていったようだ。(as)

## 大きな穴ぼこなども出現したがドライバーにはおおむね好評

ブリストル"ダート戦"雨&カオスな路面も乗り越える
これがアメリカの意地。



サーキット現地での観戦については、ソーシャルディスタンスが確保され、枚数制限はあったものの、売り出されたチケットは完売してもいた。これに気を良くしたブリストルのマネジメント陣は、来年の春に予定されているカップ戦もダートレースで行なうことを早くも発表。そうしたもろもろのことを考慮すれば、今回のブリストルでのダートトラックレースは成功したと言えるだろう。

(左上)レース序盤は走行ラインにダートが残っていた。これが巻き上げられ、グリーンフラッグ中はトラック全体が埃っぽくなっていた。(右下)ブレイニーの話していた穴ぼこ。コーナーの走行ライン上にあり、多くのクルマが仕方なしにここを通っていた。(as)



ラーソンはダートトラックでの経験が豊富で、優勝候補筆頭と見られていた。修理後、レースに復帰したものの、5周遅れの29位。



この10数年はNASCARにとって非常に厳しい時代だった。ほとんどのレースで観客動員数が激減。テレビ視聴率も下落を続けている。NASCARは昨年、新型コロナウイルスが猛威を振るうなか、36戦開催を完遂するという素晴らしい仕事をした。観客の入場制限がされたり、場所によってはまったく許可されなかったりしたこともあったので、その反動で今年はテレビ視聴率が改善されるのではないかと期待されていた。しかし、フタを開けてみると、2021年はひとつのレースを除いて記録的な低視聴率が続き、残念ながら状況に大きな変化は見られていない。

NASCARの関係者は誰もがこの負の流れを変える方法の模索を続けてきていた。そこで昨年、手を挙げたのがテネシー州にある名物オーバル、ブリストル・モーター・スピードウェイのプロモーターだった。ブリストルはハーフマイルのコースを巨大な観客席がぐるりと囲む競技場のようなオーバルで、シリーズを代表するトラック。1982年から2010年までのあいだは、ブリストルで開催されてきた最高峰カップ戦のチケットはすべて売り切れるほどの人気だった。だが、近年はストックカー人気低迷のあおりをもろに受け、観客スタンドが巨大なゆえに空席が目立つようになっていた。そこに新型コロナが追い打ちをかけ、経営への大打撃が避けられない状況になっていた。そこでプロモーターらが出した解決策がオーバルコースのダート化。1周0・533マイル（約858m）のオーバルコース上に2万3000キュービックヤードもの土を敷き詰め、ダートトラックにしてレースを行なうという前代未聞のチャレンジだった。

実際のイベント開催を経て、多くの課題は見つかったものの、ひとつ仕掛けとしてまずは成功を収めた。来年の春はさらにスムーズな運営に期待できそうだ。

トラックシリーズの土曜夕方の予選ヒートでは、水分を含んだ泥が後続車を直撃。前方の視界はほぼ完全に失われてしまった。車載映像が有名動画サイトにもあがっている。(as)



### 3ワークスが2022年から3年間の参戦をコンファーム

# 「ラリー1」は定刻発車。

## 危ぶまれていた“諸問題”もクリアの方向へ

Text : auto sport
Photo : HYUNDAI／M-SPORT／FIA



FIAとWRCプロモーターは3月31日、WRC（世界ラリー選手権）に現在参戦している3つのマニュファクチャラーが2024年まで参戦することを確認したと発表した。ヒュンダイ、Mスポーツ・フォードも参戦を確約するリリースを相次いで発表。トヨタからこれに関する発表はないが、FIAはコミットメントを得られているということで、現行の「WRカー規定」に代わって22年から導入される「ラリー1車両規定」下で、（少なくとも）3社によるコンペティションが3年間行なわれることが決まった。

Mスポーツについてはここ数年、フォードからの支援（額）の増減やR5カー販売の好不調による影響を受けながらも、Mスポーツ総帥のマルコム・ウィルソンが手練の経営手腕と情熱でやり繰りしながら、WRCのトップカテゴリーにおける活動を続けてきたことはご存じのとおり。

しかし、ヒュンダイについてはここ1年くらいのあいだ、じつはWRCの活動の継続性がかなり危ぶまれていた。業績が振るっていなかったという面もあるが、それよりも本社側がほかのメジャーレースカテゴリー（WECなど）への新規参戦を検討し、WRCの22年以降の参戦についての承認が遅れていたことがその理由。それでも現場側は、その承認がなされてから開発を進めたのでは22年開幕戦に間に合わないと判断し、ラリー1規定車両の開発を先行して進めてきていた。正式に本社の承認がなされ、晴れて強力に推進できるという状況になったわけだ。日本にい

Mスポーツとフォードのコラボは1997年にスタート。フォードのサポートは時代や経済情勢によって変わってきたが、今回は自動車の電化に関する技術の開発やノウハウの蓄積が量産車に活かせるということで、開発資金のサポートは心強い規模のようだ。(as)

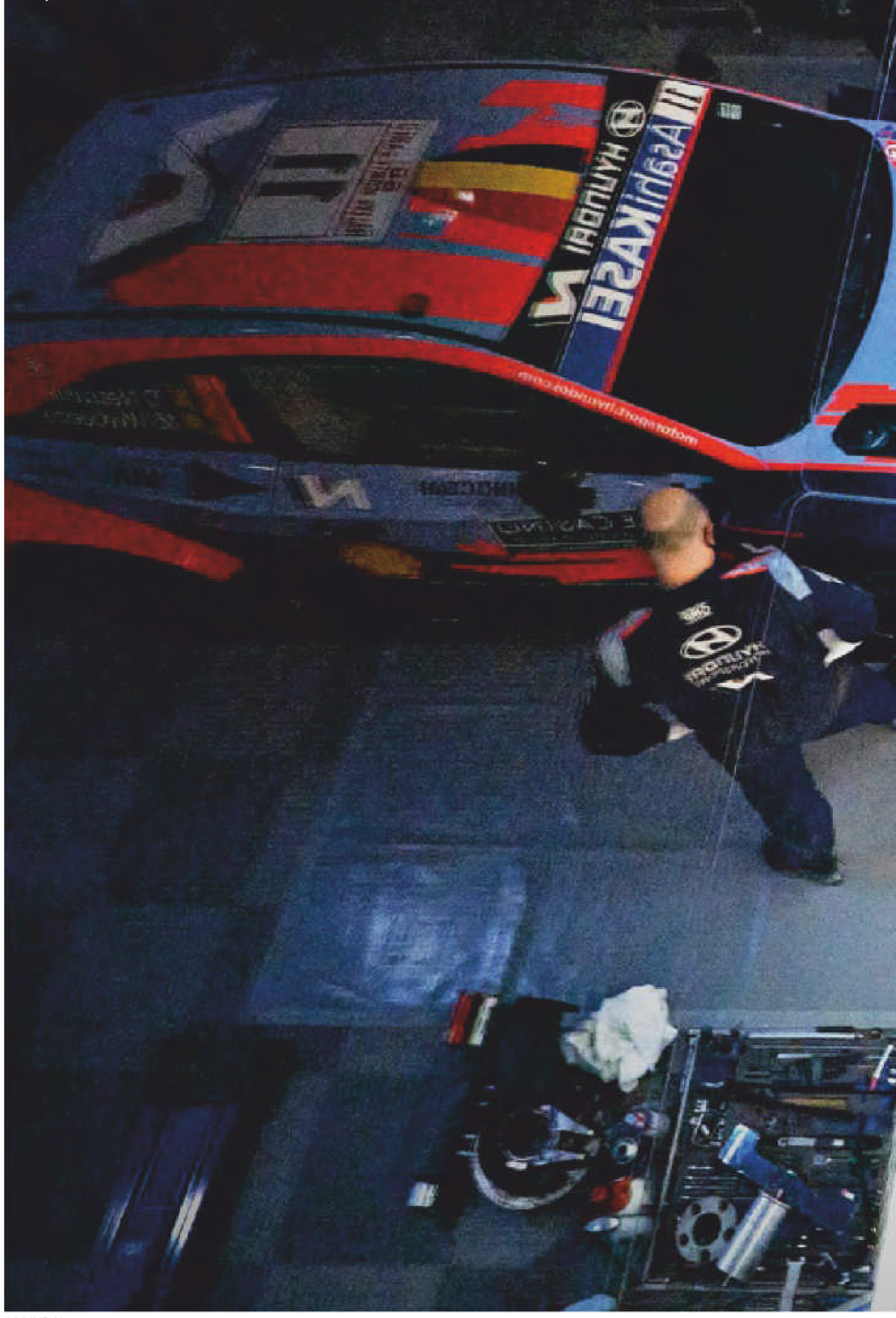


M-SPORT

HYUNDAI

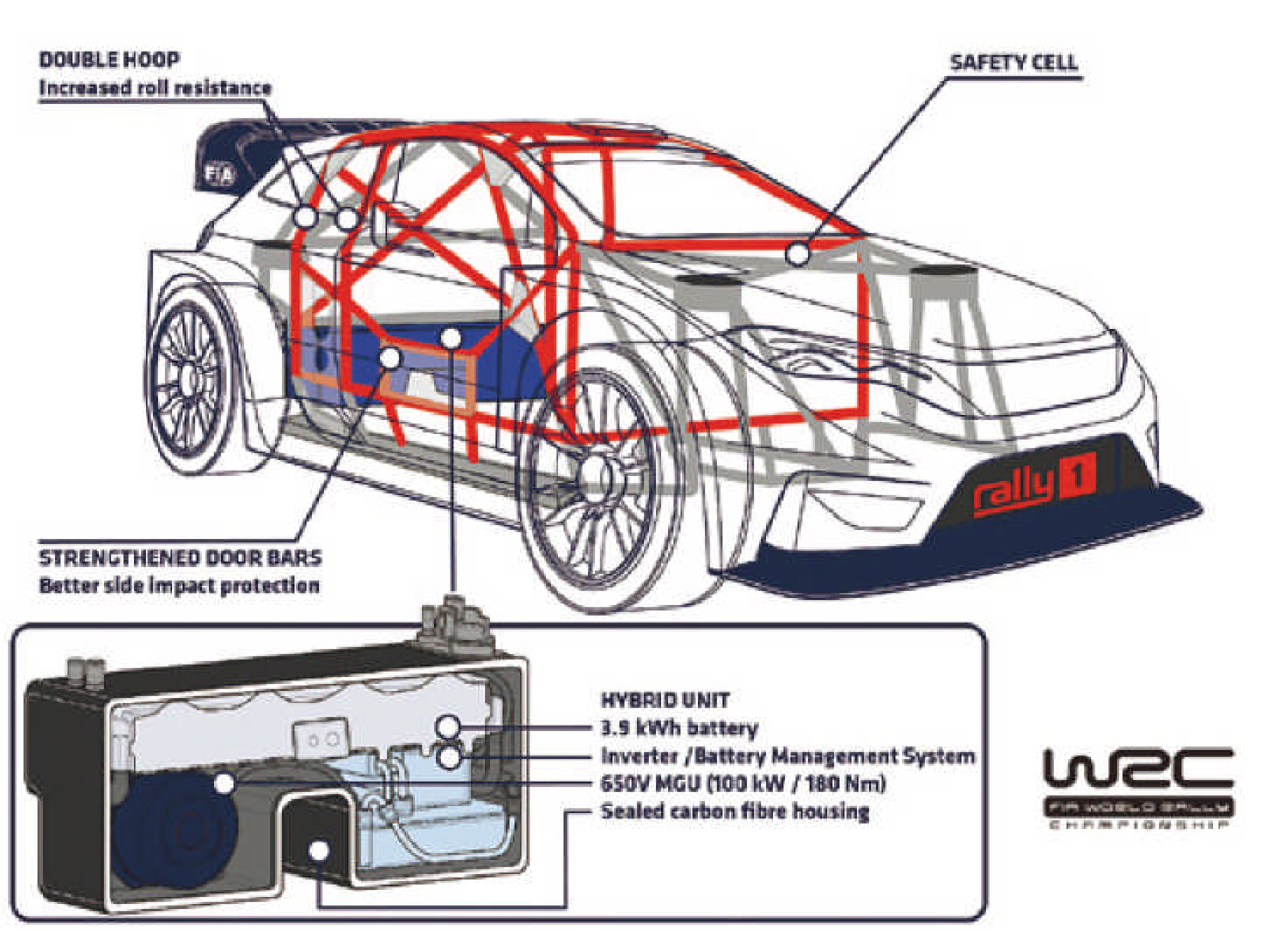


ヒュンダイはマニュファクチャラータイトルのほうにより強くフォーカスしている模様。それが、WRC活動継続の条件はタイトルの獲得か、それに近いものだったという噂の信憑性を高めている。写真は昨年のWRCマニュファクチャラータイトル獲得時のもの。(as)



HYUNDAI

FIA




## コスト増はシャシー側の開発制限で相殺？

「Rally1規定」での最大の変更点は、パイプフレームのシャシー+ハイブリッドシステムの組み合わせとなること。エンジンは現行のGRE（1.6ℓ 4気筒直噴ターボ）を継続使用。ハイブリッドシステムのユニットは、蓄電容量3.9kWhのバッテリー、インバーター／バッテリーのマネジメントシステム、出力100kW／180NmのMGUで構成され、カーボンファイバーのハウジングで密閉される。ハイブリッドシステムの導入はコスト増を招くが、それを相殺するため、アクティブセンターデフとパドルシフトが廃止され（前後のデフは機械式のままで変更なし）、空力パーツも大幅に制限される予定だ。

るとなかなか想像がつきにくいかもしれないが、ヒュンダイはヨーロッパでの販売力が高い。ラリー1規定はハイブリッドシステム導入が目玉。このハイブリッドシステムは独コンパクト・ダイナミクス社のモノメイクで、ラリー1参加のマニュファクチャラーが独自のものを持ち込むことはできない。それでも、ハイブリッドを含む自動車の電化の意識が強いヨーロッパで、ラリー1規定の〝チャーターメンバー〟に名を連ねていることには大きな意味がある。

一方、ハイブリッドシステムについても新型コロナウイルスの影響で供給に遅れが発生していたが、すでにコンパクト・ダイナミクス社から各マニュファクチャラーへの1回目の納入が完了。Mスポーツはハイブリッドシステムを搭載したラリー1規定車両のテストで400kmを走破したといい、チーム代表のリチャード・ミルナーは「いいロールアウトだった」と順調な滑り出しであったことを匂わせていた。公表はしていないが、トヨタも同様にロールアウトを済ませていると見られ、チーム代表のヤリ・マティ・ラトバラは今季いっぱいでの現役引退を表明しているセバスチャン・オジエがヤリスのラリー1規定車両の開発に参画することも示唆している。ヒュンダイは先の理由で開発はその2社よりも遅れてはいるが、これで巻き返せる態勢が整った。〝WRC新時代〟のスタートはFIAとWRCプロモーターの狙いどおり、3社（3車）そろい踏みで見ることができそうだ。




ふじなみ きよと／CIK-FIA世界カート選手権KF1クラスなどレーシングカートでキャリアを積み、2012年FCJにステップアップ。14年からはスーパー耐久への参戦を開始し、18年、19年はST-Xクラスでシリーズチャンピオンに。スーパーGT GT300には17年からTEAM MACH（マッハ車検 MC86 GTNET）より参戦。18年、19年のスーパーGTでは長距離戦のスポット出場に留まったが、20年はKONDO RACINGから再びフル参戦。J.P.デ・オリベイラとのコンビで初のシリーズチャンピオンに。KONDO RACINGの初のGT300チームタイトル獲得にも貢献した。21年もオリベイラとのコンビで、２連覇を狙う。

# オレは、まだまだ上る。

# KEEP UPWARD.

## 2020 GT300 CHAMPION

## 藤波清斗インタビュー

2020年開幕前までノーマークだった男が
反骨心もパワーにシリーズタイトル獲得
ニッサンのGT500次期候補にのし上がった
もう、やるべきことは見えている

Interview & Text : 髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi／本誌）
Photo : 吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
北川正明（Masaaki Kitagawa）

――昨年、GT300シリーズチャンピオンとなった後、まわりから「よっ、チャンピオン!」などと言われるようになりましたか?

**藤波**：そればっかりです（笑）。獲った後のほうがまわりの方々もいじりやすくなったのかもしれません。でも、そのことでチャンピオンになったんだという実感も強く湧いてきたりもしました。おごっているとは決してとっていただきたくないのですが、まわりの見方が変わったのかなと思います。

――去年の強い戦いぶりを見ると想像がつきにくいのですが、藤波選手が初のGT300フル参戦を果たした2017年は結果を残せませんでした。クルマはマッハ車検 MC86 GT NETで、坂口夏月選手とのコンビ。藤波選手は第3戦オートポリスの予選Q2で3番手に入ったり、第6戦鈴鹿1000kmではQ1トップ（Q2は坂口が3番手）になったりなど、速さを見せていた。ただ、ポイント獲得はAPでの8位3点のみ。速さとリザルトが比例していなかった。その原因はいま振り返ると何だったと思いますか。

**藤波**：やはりクルマ作りなどですね。あのときの坂口選手は久しぶりにレースに戻ってきたというタイミングで、感覚を取り戻すことが優先。そういうこともあり、すべて僕がやらないといけませんでした。僕もマザーシャシーは初めてで、慣れないといけなかった。速く走らせることに必死で、細かいところを詰められなかったと思います。

――レース距離を考えたマネジメントは二の次くらいになっていた?

**藤波**：はい。セットアップも走り方も。GTではそこがすごく大事なことに、そのときは気づくことができなかった。作り上げる能力もなかった。それまではスーパー耐久などで星野一樹さんなど先輩方が作ったクルマに乗ることはあっても、自分で何もかも作ってということはありませんでしたから。

――「GTでやっていける」という感触はあまりつかめなかったと?

**藤波**：はい。速さでは自信がありましたけど、決勝でどんどん落ちていった。ロングがダメでした。1年間を戦って、気づかされた。それで、18年は乗れなくなってしまったんです。

――18、19年は、S耐ではST-Xクラスを連覇しましたが、GT300では長距離戦のスポット出場のみでした。一度GTに乗った以上、プロドライバーとしてはかなり苦しい時期だったと思います。

**藤波**：チャンスがあればいつでも走れる準備はずっとしていたので、GTのラウンドはすべて行きました。どこかしらのところに居場所をいただいて。いまはやっておいて良かったと思って

 Y.Yoshimi

います。現地にいたらこのままじゃ終われないという気持ちになるし、モチベーションも上げることができました。

——今年は当然、連覇が目標だと思います。先の富士公式テストでは56号車が2日間の総合トップ。JP・デ・オリベイラ選手の1分36秒4がベストでした。テストはどんな塩梅でしたか。

**藤波**：去年のシーズン中にやりたかったけど、ちょっとチャレンジングでトライできなかったセットアップなどを試すことができました。良い・悪いの評価をしっかりできたので、非常にいいデータが採れたと思います。

——それがタイムにも表れたと。今年も強そうな感じですね。

**藤波**：ロングも良かったと思います。ただ、まわりも速くなってきそうです。スープラは去年の最終戦の予選で1分34秒台を出していましたからね。



M.Kitagawa

2017年、マッハ号の地元戦となる第３戦オートポリス。坂口から４番手で引き継いだ藤波はポジションを落としながらも、ゲイナーGT-R、JMS RC F、B-MAX GT-Rなど強豪と７番手を争い、魅せ場を作った。当時の本誌も「面白くなりそうな存在」と報じていた。

——この号が発売されるころには開幕戦岡山を迎えます。今年強そうなクルマはどのあたりだと考えていますか？

**藤波**：BRZ、スープラですね。スバルは新車ですし、想像以上に力を入れてきそうです。レオンのAMGやゲイナーのGT-Rといった上位の常連チームもやっぱり来るでしょうしね。

——岡山では「特別BoP」があります。GT-Rは最大級のウエイトを積むことになりました。

**藤波**：キツいですね。なかなか止まらないし、加速しないしという感じで。狙いにいくのはいくけど、堅くポイントを獲るのが大事になりそうです。

——今年は、GT-Rが得意の富士は去年の4戦から2戦になりました。GT-Rがあまり得意ではなさそうな岡山、SUGO、APが復活。チームやオリベイラ選手とはどんなお話をしていますか。

**藤波**：富士が2戦減ったのはたしかにマイナス要素ではありますが、ある意味、チャンピオンとして（腕の）見せどころにもなるシーズンになりそうだと、JPさんとも話しています。JPさんはヤル気MAX。その気持ちが富士テストで出すぎてしまったのかもしれません（笑）。

——そのオリベイラ選手のドライビングには最初、驚いたとか。

**藤波**：はい。外からはかなりアグレッシブに見えるのですが、車内映像でステアリングやアクセルの操作を見ると、すごくていねいなんです。去年の最初、それが衝撃でした。だから、「17年はこれじゃいけなかったんだ」という再確認もできました。JPさんと組ませていただいて、本当に良かったと思っています。

## 足りないところをつぶす

——KONDO RACINGというチームでGT300シリーズタイトルを獲ったことで、本誌としても藤波選手がGT500をどう考えているかについてお聞きしなければいけません。1年前を遡ると、19年にKONDOのGT300で走っていた平峰一貴選手が、20年はGT500のインパルに移籍。そして実際に、GT500で充分戦えるという力を見せた。それを藤波選手も当然、意識していますよね？

**藤波**：はい。もちろん、僕の頑張り次第ですが、平峰選手がひとつの道筋を



N.Mitsuhashi

昨年は最終戦富士を迎え、56号車リアライズは優勝か、PP＋２位以上なら無条件でタイトル獲得。だが、５点差でランキング２位のレオンが予選５番手。リアライズは同７番手。「“安全策をとってのレースなんて、全然できないじゃん。プッシュしていかないと獲れない”という感じで、オートスポーツさんが戦前に“有利”と書いていたほどの余裕はありませんでした（笑）」。

## 平峰選手が辿った道は意識しています。今年は内容と結果を見せたい

示してくれました。今年もGT300のシリーズタイトル獲得が最大の目標ですが、同じようなかたちでGT500に行きたいと考えています。

——本誌としても、藤波選手が今年、GT500のレギュラーシートをつかめるチャンスはどこかしらにあったのではないかと見ています。いま、藤波選手は25歳。年齢だけで考えてはいけないと思いますが、過去の例を見てみると、GT500に乗れるか乗れないかの分岐点に近づいているとも言えそうです。自分の現在地はいまどのあたりだと考えていますか？

**藤波**：GT500をドライブできる可能性は充分にあると思っています。ただ、今年は選ばれませんでした。やはり、自分に足りないところがあったと考えています。去年詰め切れなかった部分で、もっとレベルアップできるところがある。今年はそこをしっかり固めていくことが大事だと思っています。

——それは、たとえばどういうところでしょうか？

**藤波**：これまでは多くの部分でJPさんに引っ張ってもらっていました。もちろん、クルマはふたりで作ってきていましたが、メインはJPさん。JPさんにはスピードがありますし、実績や経験も豊富。そこには説得力がある。その意味で、チームを引っ張っていく力が僕にはまだ足りないのだと考えています。そのおもなひとつは、速いクルマ、決勝レースで強く戦えるクルマを自分がしっかりと作っていくというところ。自分で言うのもなんですが、JPさんとのコンビネーションはドライビングの相性も含めて、すごくいいと思っています。それも活かして、速いクルマを作る、決勝でより強く戦えるクルマを作るということに自分もより関与していき、しっかりと結果を残して説得力をつけたい。それができるようになれば、とても難しいことは分かっていますが、連覇への可能性を上げることにもつながるわけですしね。それに加え、一発の速さをワンランク上げることも必要だと考えています。去年の予選も悪いものではなかったと思いますが、さらに上を行きたい。去年をベースとして厚みと引き出しを増やし、「アイツは500でもいきなりやれそう」というふうに思ってもらえるようなレベルまで上げたいですね。



Y.Yoshimi

——オリベイラ選手から、GT500というクルマ、GT500という世界がどのようなものなのか、何か聞いていますか。

**藤波**：JPさんは「もちろん自分も乗りたいけど」という思いはありながらも、「おまえはもっとアピールすべきだ」と励ましてくれていました。そのうえで、「500は300とは全然違うよ。クルマも環境も重圧も」と。

——たしかにGT500になると、背負うものがさらに大きくなってきます。

**藤波**：KONDOは500のピットがすぐ隣なので、それは感じます。ただ、そうしたなかで力強く戦っていくためにも、GT500に必要なプラスαの資質というものをすごく模索しています。足りなかったものは何なのか、自分のなかで「これだ」と言い切れるまでは至っていません。でも、GT500は一生無理かと言ったら、そうではないし、チャンスは充分にあると思っています。今年のリザルトは最低ラインが去年と同じ結果で、悪くても最終戦までタイトルを争うこと。しっかり結果と内容を見せるしかない。そこは去年以上に見られることになると思います。そして、先ほどの今年の課題のクリアにも全力で取り組む。そうしているなかで、GT500に上がるために必要なプラスαの資質を探れると思っています。

Y.Yoshimi




富士テストでは安定したスピードで周回。「一樹さんや安田裕信さんなど先輩方が、僕が苦しいときに面倒を見てくれたお礼を、チャンピオンというかたちで返すことができました」と表情も走りも自信に満ちている。

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

# ピット・イン

いしいしんじ

第97回

## 2着といえば

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

ゴールに2番目に飛びこむ誰かの姿が、いつまでも目に焼きついている、そんなレースがたまにある。

登りつめて、追いすがって、涙をのんで、歓声をあげて、と、2着には、さまざまなケースが考えられる。ただ、誰もが忘れ得ない2着ゴールはいつも他のレースとは質のちがうふしぎな光をはらんでいる。まるで、時間をこえた天の上から、その場面にだけピンスポットライトが当たってでもいるように。

1984年、強雨のモナコ。飛び散る、鉛色の飛沫。マシンのくぐもった咆哮。全員がうつむき、沈黙を守って走るなか、雨の色に染めぬかれたただ一台のマシンが、どしゃぶりの雨をついて鮫のように泳ぐ。背後から迫り、食らいつき、抜き去る。あまりの不穏さにレーシングディレクターは赤旗を振りまわし、白赤のマシンが辛うじてその旗の下に逃げこんだあと、雨の色の鮫、トールマンTG184のコックピットで、はじめてこのレースを走る24歳のアイルトン・セナが、謎めいた凱歌をあげながらゴールに飛びこむ。

**最後のフェルスタッペンの走行が忘れられない**
**タイヤが軋み、風音が爆ぜ、マシンが吠えていた**

書いていて思いだしてしまった。1991年の鈴鹿。はじめ、なにが起きているのかよくわからなかった。スタンドは風の吹きぬける樹海のようにドミノ状にざわめいた。マクラーレン・ホンダがマクラーレン・ホンダとならぶ。2台、どちらが先か、どちらがあとか、レースのそんな基本的な意味が、まばゆい秋の光のなか雲散した。一生忘れ得ないものをいま目の当たりにしていると思った。天上から降りそそぐ歓声。ゲルハルト・ベルガーの1位、セナの2位。

息子のひとひに「2着といえば」とたずねてみると、「去年の、ハンガリー」とこたえた。たしかに忘れがたい。スタート前のマシンにとりすがるレッドブルの全メカニックにピンスポットライトが当たっている。走りだした瞬間、地球上がどよめくのを感じた。2着ゴール後のフェルスタッペンの顔は、まるでデビューしたてのように初々しい輝きを放っていた。それぐらい嬉しく、誇らしかったのにちがいない。

「あと、オルフェやんなあ」とひとひ。競馬ファンなら誰もがうなずく。2012年、伝説の阪神大賞典。前年の2011年、ディープインパクト以来6年ぶりの「三冠馬」に輝いたオルフェーヴルは、年末の有馬記念も勝利。リフレッシュ期間をおいて、夏の凱旋門賞に挑む肩慣らしとして、このレースにのぞんだ。もちろんダントツの一番人気。スタート後もゆうゆう好位置につけ、1コーナー、2コーナーをまわった。

そして3コーナー、先頭に立ったかと思うと、なぜか馬群を離れ、あれよあれよという間にびりっけつに落ちてしまう。スタンドとテレビで見まもる全員が唖然とするなか、さらに驚愕の光景が繰りひろげられる。最下位まで落ちたオルフェーヴルが「え、まだ、レースやってたの」といわんばかりの表情で加速をはじめる。4コーナー立ちあがりでぐんぐんスピードに乗り、最後の直線で怒濤の追い込みをみせ、なんとゴール前、先頭をいくギュスターヴクライに半馬身まで迫って2着となる。ふしぎ、というか、非常識。砕けた空の隙間からラッパが響いている。競馬で「2位」といえばほぼ全員このレースを思いだす。胸がすっからかんの爽快感とともに。

2021年のバーレーン。僕はあの、最後のフェルスタッペンの走行が忘れられない。タイヤが軋み、風音が爆ぜ、マシンが吠えていた。勝てることはわかった、が今回は勝てなかった。次こそは、と、1位を見すえてのゴール。彼にしかわからない2着の味。このレースを土台に戦士フェルスタッペンは堅固な1位の城を築くだろう。そんな未来まで広がるスポットライトに照らしつけられた「2番目」のポディウムだった。




絵：いしいひとひ

# 次号オートスポーツは4月23日(金)発売です

5月8日号 No.1551 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

## GT開幕戦 徹底レース分析

~GT500/GT300 今季の主導権争いを検証せよ~

— F1第2戦エミリア・ロマーニャGP — WECシーズンプレビュー — ベルガーインタビュー ほか —

---

Present For Readers オートスポーツ読者のみなさんへ

1



**1 Hasegawa Hobby Kits LIMITED EDITION 1/24スケールモデル CALSONIC NISSAN R92CP No.1　1名様**
定期的に新製品が登場するHasegawa Hobby Kits LIMITED EDITIONの1/24スケールモデルから、CALSONIC NISSAN R92CP No.1を1名様に。その他のラインアップはハセガワのHPまで。
提供：ハセガワ
URL：http://www.hasegawa-model.co.jp/

**2 KONDO RACING 不織布バッグ　1名様**
今季も国内トップカテゴリーのGTとスーパーフォーミュラに参戦するKONDO RACINGからは、同チームのロゴがシンプルに配置された不織布バッグを1名様に。
サイズ：185×245㎜
提供：KONDO RACING

**3 くるタム ハンドタオル　1名様**
ホンダの純正アクセサリーパーツを数多く手がけ、愛車と充実した時間を創出するホンダアクセスからは、同社の公式キャラクター『はっくるべあ〜 くるタム』が一面に描かれたハンドタオルを1名様に。
サイズ：195×195㎜
提供：ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/

**4 Modulo X ステッカー　2名様**
ホンダアクセスからはもう1点。熟練のエンジニアがさらなるこだわりをかけて開発されたホンダのコンプリートカーブランドである『Modulo X』のロゴステッカーを2名様に。
提供：ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/

2


3



4



---

**応募方法**　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

**締め切り**　**2021年4月23日**（当日消印有効）

**あて先**　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1550号プレゼント」係

### 携帯からも応募できます

**※携帯からの応募締め切りは2021年4月22日(木)です!**

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

**https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1550**

---

# AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

## 徹底した感染防止策を実施 GT第3戦鈴鹿 観戦チケットが販売中!

4月10〜11日に岡山で開幕を迎える2021シーズンのスーパーGT。そこから5月3〜4日開催の第2戦富士、そして5月29〜30日開催の第3戦鈴鹿と続いていくが、この第3戦の前売り観戦券がモビリティランドのチケットオンラインショップで販売中だ。

観客の動員にあたり、鈴鹿サーキットは今年も徹底した新型コロナウイルスの感染防止対策を実施する。来場者へのマスクの着用を呼び掛けるほか、入場ゲートでは検温も実施。37.5℃以上の発熱がある場合、入場は不可となる。また、座席では『三密』が発生しない席の配置・管理を行なうため、自由席やパドックパスの販売は行なわれない。

レースウイークエンドの金〜日曜日の観戦券の価格はV1前売指定席観戦券で大人ひとり8700円（税込み）。このほか、新たに大型ビジョンが設置されたQ1・Q2前売指定席券などがラインアップされる。なお、すべてのチケットにはサーキットに併設された遊園地の入場券もつく。

観戦券はローソンのチケットオンラインショップ『ローチケ』でもお求めいただける。ほかにもおトクに観戦できるチケットが展開されているので、詳細については別途記載のホームページで確認していただきたい。

■2021 AUTOBACS SUPER GT Round 3 SUZUKA GT 300km RACE
●開催日：5月29〜30日
●価格：
V1前売指定席観戦券／大人8700円（税込み）など
●チケットオンラインショップURL
https://online.mobilityland.co.jp/SelectCategory.aspx



N.Mitsuhashi

## 2022年秋に『富士スピードウェイホテル』が開業 ホテル内にはモータースポーツミュージアムも

国内トップカテゴリーのほか、WECなど国際シリーズのレースを開催している富士スピードウェイ。その近接地に大型宿泊施設『富士スピードウェイホテル』が2022年秋に開業する。

このホテルの開業にともなって、『アンバウンドコレクション by Hyatt』が日本初上陸を果たす。このブランドのホテルは、世界各地で500以上展開しているハイアットの系列施設のなかでも大きく差別化されており、そのホテルが持つオリジナリティと上質さを極めた唯一無二の魅力を宿泊客に提供する。

客室は45平米以上のルーム&スイートが約120室予定されるほか、分割可能な500平米の宴会場や200平米の会議室も備える。そのほか、レストランや温泉、室内プールやフィットネスジムも完備する。

さらに、トヨタ博物館が監修する『富士モータースポーツミュージアム』がホテルの敷地内に併設される。このミュージアムは日本および海外各社の協力により、時代を象徴するレーシングカーを展示し、その開発に携わった人々の熱意やこだわりを紹介する場となる。こちらも開業が楽しみな施設だ。

サーキット近くの富士山麓側に建設されるため、ロケーションは最高と言える。今後、富士にレースを観戦に行くときの宿泊先の候補にしてはいかがだろうか。

■FUJI Speedway HOTEL
●施設：
富士モータースポーツミュージアム、レストラン、宴会場、会議室、温泉浴場、館内プールなど
●アクセス：
東名高速道路御殿場ICより車で約20分
JR御殿場駅より車で約20分



SAN-EI
CORPORATION

No. 1550

auto sport

オートスポーツ 2021 4/23号

auto sport 2021年4月23日号（隔週金曜日発売）2021年4月9日発売　第58巻第7号　通巻1550号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29664-4/23

4910296640414
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷